Commission des droits
de la personne
du Québec

86-0259/

ENQUÊTE SUR LES ALLÉGATIONS DE DISCRIMINATION RACIALE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL

RAPPORT FINAL

EXTRAITS DU VOLUME I

PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LES ASSOCIATIONS DE SERVICE: LA DISCRIMINATION DIRECTE ET LA DISCRIMINATION SYSTÉMIQUE

360, rue Saint-Jacques
Montréal, QC
H2Y 1P5

(514) 873-5146

Le présent document reproduit, sous forme d'extraits, les principales conclusions et recommandations du Comité d'enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal, telles qu'elles apparaissent dans le volume I du rapport final.

Ce volume rend compte de l'enquête effectuée sur le fonctionnement de 20 associations de service opérant dans les agglomérations A-11 et A-12 qui couvrent respectivement le centre et l'ouest de l'Ile de Montréal. Il aborde également la situation qui prévaut aux points de service de La Ronde, du Terminus Voyageur et de l'Aéroport de Dorval.

TABLE DES MATIÈRES

I-
LA DISCRIMINATION AU SENS DE LA CHARTE DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE..... 3

II-
LA DISCRIMINATION DIRECTE..... 5

1. S.O.S. Taxi ltée..... 5

2. Beaubien Radio Taxi inc..... 9

3. Taxi Hochelaga inc..... 12

4. Candare Radio Taxi inc..... 13

5. Recommandations de poursuites pénales..... 13

III-
LA DISCRIMINATION SYSTÉMIQUE..... 20

Conclusions et recommandations particulières concernant la Coopérative de taxis de Montréal..... 23

Conclusions et recommandation concernant les associations de service dont les systèmes d'adhésion sont susceptibles d'avoir des effets d'exclusion
Taxi Boisjoly et fils, Taxis Hochelaga inc., Taxi Champlain, Taxi Villeray inc., Taxi Elite et Hemlock Taxis ltée..... 26

Conclusion et recommandation générale visant les associations de service S.O.S. Taxi ltée, Candare Radio Taxi inc., Beaubien Radio Taxi, Taxi Newman-Lafleur, Nationale Taxi et Monsieur Taxi..... 30

Conclusion sur les associations de service Diamond/Vétérans, LaSalle, Régal Taxi, Pontiac Taxi, Coopérative des propriétaires de taxis de l'Ouest métropolitain, Taxi Central Ouest et Taxi Lachine inc..... 31

I. LA DISCRIMINATION AU SENS DE LA CHARTE DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE

L'article 10 de la Charte des droits et libertés de la personne énonce que toute personne a droit, en pleine égalité, à la reconnaissance et à l'exercice des droits et libertés de la personne:

> "10. Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la grossesse, l'orientation sexuelle, l'état civil, l'âge sauf dans la mesure prévue par la loi, la religion, les convictions politiques, la langue, l'origine ethnique ou nationale, la condition sociale, le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.
>
> Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit."

Trois conditions doivent être réunies pour que la discrimination soit illicite au sens de la Charte.

- Pour être illégale, la discrimination doit consister en une "distinction, exclusion ou préférence". Cela suppose donc une comparaison entre des personnes ou des groupes de personnes.

- Pour que la discrimination soit illicite, la "distinction, l'exclusion ou la préférence" doit être fondée sur un des critères énumérés à l'article 10 de la Charte.

Ainsi, le Comité d'enquête a examiné des allégations de "distinction, exclusion ou préférence" fondées sur les caractères "race et couleur" dans l'industrie du taxi.

• Enfin, la "distinction, exclusion ou préférence" fondée sur un critère illicite doit avoir pour effet de compromettre le droit à l'égalité dans la reconnaissance et l'exercice des droits et libertés de la personne.

L'enquête de la Commission des droits de la personne avait pour but de vérifier des allégations à l'effet que, par discrimination fondée sur la race ou la couleur, les droits suivants étaient mis en péril: l'accès à l'embauche (article 16), le droit d'association et d'affiliation (article 17), les conditions de travail (article 16), mais aussi, plus largement, le droit à l'honneur, à la dignité et à la réputation (article 4).

La discrimination interdite par la Charte peut revêtir plusieurs formes, de la plus intentionnelle à la plus déguisée, jusqu'à celle qui est inscrite dans les systèmes et les institutions, sans qu'on puisse la rattacher à la volonté explicite de son auteur. En effet, les termes de l'article 10 indiquent qu'il y a discrimination lorsqu'une distinction, exclusion ou préférence fondée sur un des critères interdits a pour effet de détruire ou de compromettre le droit à l'égalité dans la jouissance et l'exercice d'un droit fondamental. Selon la Charte, la discrimination est donc interdite non seulement lorsqu'elle est intentionnelle voire même malicieuse, mais aussi lorsque l'effet d'un acte ou d'une pratique compromet ou détruit le droit à l'égalité, par exemple, par rapport aux conditions d'embauche ou aux conditions de travail.

II. LA DISCRIMINATION DIRECTE

La discrimination est parfois manifeste quand elle est rattachée à une intention ou une attitude explicite de son auteur. On peut ainsi refuser l'adhésion d'un propriétaire à une association de service ou refuser de monter dans sa voiture pour la seule et unique raison qu'il est noir.

La discrimination peut cependant être plus subtile et se dissimuler derrière d'autres motifs comme des intérêts économiques ou autres. Elle peut aussi se faire par personne interposée. Ainsi, on pourra prendre des commandes discriminatoires sous prétexte que c'est la volonté du client "qui a toujours raison". Par la pratique du "au suivant", on privera un chauffeur noir d'une course pour la même raison. On refusera toute embauche ou toute adhésion d'un chauffeur noir pour le motif que la clientèle ferait affaire avec une autre association. On menacera de mettre à la porte tous ses chauffeurs noirs sous le motif qu'ils nuisent aux intérêts économiques de l'association.

Le Comité d'enquête a examiné les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi par rapport à cette première forme de discrimination. Des recommandations sont adressées aux associations de service S.O.S., Beaubien et Hochelaga et disposent de cas individuels.

1. S.O.S. Taxi ltée

Un poste d'attente réservé aux Blancs

Des témoignages entendus, le Comité d'enquête conclut que deux moyens ont été utilisés pour exclure les chauffeurs noirs du poste no 3 de la compagnie S.O.S.: une pancarte indiquant "Pas de Noirs au 3" et la pratique des "faux appels".

Il appert que ces faux appels visaient d'abord les chauffeurs noirs, même si les chauffeurs blancs pouvaient accidentellement en être victimes et que cette pratique était toujours en vigueur au moment des audiences du Comité d'enquête.

Le Comité d'enquête conclut également que le gérant Benoît Leclerc, responsable de l'administration de la discipline chez S.O.S., connaît l'existence de la pratique des faux appels au poste d'attente no 3, mais qu'il n'a pas pris les mesures suffisantes pour y mettre un terme. Il doit en être blâmé. Le Comité d'enquête demande expressément à M. Benoît Leclerc d'assumer ses responsabilités à cet égard et de faire en sorte que cette pratique soit définitivement abolie.

Le renvoi de chauffeurs noirs

a) En ce qui concerne la plainte déposée devant la Commission par M. Jean-Serge Casimir, le Comité d'enquête, après étude de la preuve, en vient à la conclusion: 1° que son départ de l'association de service S.O.S. était relié au renvoi de la flotte administrée par M. Jos Tremblay; 2° que le renvoi de M. Jos Tremblay était fondé sur des motifs étrangers à la présence de chauffeurs noirs dans cette flotte; 3° que l'association de service a offert aux chauffeurs pénalisés par l'exclusion de la flotte de M. Tremblay de travailler pour la flotte Osher. Par conséquent, la plainte de M. Jean-Serge Casimir est non-fondée.

b) Quant au renvoi du groupe de propriétaires noirs desservant le Centre d'achats Normandie, le Comité d'enquête retient, des témoignages entendus, qu'à la fin de juin 1982, le gérant de l'association de service S.O.S., M. Benoît Leclerc, a avisé verbalement ce groupe de propriétaires de leur renvoi de l'association parce que celle-ci venait de perdre le contrat de service du Centre d'achats.

Le Comité d'enquête conclut que la décision d'exclure ce groupe de propriétaires noirs de l'association de service S.O.S. était discriminatoire et contrevenait aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne.

Le Comité constate cependant que, les propriétaires ainsi avisés ayant entrepris des démarches auprès de S.O.S. et dans l'opinion publique pour que cette décision soit annulée, le renvoi n'a jamais pris effet et ces propriétaires ont continué à exploiter leur permis au sein de l'association de service.

Si, de ce fait, un préjudice matériel ne peut être démontré, le Comité d'enquête tient toutefois à indiquer qu'il est inacceptable que les chauffeurs de couleur noire soient devenus la monnaie d'échange dans la lutte économique que se livrent des associations de service.

Le Comité blâme sévèrement les autorités de l'association de service S.O.S., et plus particulièrement son gérant Benoît Leclerc, pour le geste posé à l'endroit des propriétaires noirs par suite de la perte du contrat du Centre Normandie. Le désir, si légitime soit-il, de faire éclater au grand jour les actes discriminatoires posés par des concurrents ne pouvait d'aucune façon justifier que l'on porte ainsi atteinte à la dignité d'êtres humains en raison de la couleur de la peau.

Alors que Québec accorde, comme société, une grande importance aux valeurs d'égalité entre les citoyens, il est inacceptable qu'une personne puisse invoquer la violation d'une loi par d'autres individus pour tenter de justifier ses propres comportements, ou viole la Charte des droits et libertés de la personne parce qu'elle veut faire corriger les atteintes portées par d'autres à cette loi fondamentales.

RECOMMANDATIONS

Le Comité d'enquête recommande donc à la Commission des droits de la personne d'entreprendre une médiation entre l'association de service S.O.S. et les propriétaires avisés de leur renvoi par suite de la perte du contrat du Centre d'achats Normandie, en vue d'obtenir pour ces derniers la réparation du préjudice moral subi. (Cette médiation est en cours)

L'adhésion des propriétaires noirs à l'association de service S.O.S. depuis l'été 1982.

- Le Comité constate que M. Benoît Leclerc a déclaré, dans le cadre de l'enquête tenue publiquement, avoir posé des gestes discriminatoires et en poser encore au moment des audiences du Comité, en refusant d'admettre des propriétaires noirs chez S.O.S. jusqu'à conclusion de l'enquête. Ces déclarations constituent des atteintes à la dignité des personnes de couleur noire.

- Le Comité constate que M. Benoît Leclerc a persisté dans son attitude qui consiste à se servir d'arguments portant atteinte à la dignité des personnes de couleur noire pour arriver à ses fins, comme il l'avait fait lorsqu'il a menacé de renvoyer des propriétaires noirs par suite de la perte du contrat du Centre d'achats Normandie. Il est inadmissible que l'on contrevienne à la Charte des droits et libertés de la personne soi-disant exercer des pressions auprès d'organismes publics en utilisant des êtres humains comme outils de marchandage.

RECOMMANDATION

Le Comité d'enquête recommande que la Commission des droits de la personne entreprenne une médiation auprès de l'association de service S.O.S. pour que la politique d'adhésion de cette association,

dans la mesure où elle accepte de nouveaux membres, soit exempte de toute forme de discrimination, et que cette association revise ses règlements, pratiques et procédures qui peuvent avoir des effets discriminatoires.

La Commission recommande au Procureur général d'examiner la conduite et les déclarations de M. Benoît Leclerc, lesquelles pourraient constituer des infractions à la Charte.

2. Beaubien Radio Taxi inc.

De la preuve recueillie, le Comité d'enquête conclut:

- que certains postes d'attente de l'association de service Beaubien, notamment les postes desservant l'immeuble Le Dauphin et l'Hôtel Royal Roussillon, ont été interdits aux chauffeurs de couleur noire jusqu'en 1982 au moins; quant au poste desservant la résidence Berthiaume-du-Tremblay, il leur a été interdit jusqu'en 1980. Le Comité constate que les témoins ne s'entendent pas sur la période exacte où les postes ont été ouverts aux chauffeurs noirs;

- que l'association de service Beaubien a accepté les commandes discriminatoires des clients destinés à ces points de service et les a transmis sur les ondes, privant ainsi les chauffeurs noirs des courses qui auraient dû leur revenir de droit;

- que la pratique du "au suivant" a existé au sein de l'association de service Beaubien à compter de 1978 et qu'elle était toujours en vigueur au moment des audiences du Comité d'enquête en 1983, les chauffeurs noirs se voyant ainsi refuser les courses qui auraient dû leur revenir;

- que si la pratique du "au suivant" a pu être établie à l'initiative des téléphonistes et des répartiteurs à l'emploi de

l'association de service Beaubien, elle a été acceptée par les administrateurs de l'association qui savaient que cette pratique était nuisible aux chauffeurs noirs et ne pouvaient ignorer qu'elle était illégale;

- que la direction de l'association de service Beaubien a admis, dans le préambule du Protocole d'entente signé le 22 octobre 1981, que des pratiques discriminatoires avaient pu avoir cours et s'était engagée à se conformer aux prescriptions de la Charte des droits et libertés de la personne;

- qu'une directive fut émise par la direction de l'association de service Beaubien en janvier 1982, à l'effet de ne plus accepter de commandes discriminatoires, mais que cette directive n'a été respectée que pendant un certain temps. Le retour à la pratique du "au suivant" s'est effectué à la connaissance des administrateurs de l'association qui, en dépit du Protocole d'entente du 22 octobre 1981, ont toléré la situation;

- que si des instructions à l'effet de ne pas respecter le Protocole d'entente n'ont pas été émises par la direction de l'association de service, elle a fait tout comme par son inaction et son silence;

- que les instructions données par M. Wilfrid Rochon à l'effet de ne plus accepter de commandes discriminatoires, à la demande expresse qui lui en avait faite le Comité d'enquête le 11 février 1983, n'ont pas été suivies par le personnel à l'emploi de l'association de service;

- que le système de répartition des appels instauré à l'association de service Beaubien créait des conditions de travail différentes et préjudiciables à l'égard des personnes de couleur noire, le tout contrairement aux articles 10 et 16 de la Charte des droits et libertés de la personne.

Le Comité d'enquête constate par ailleurs que l'association de service Beaubien a subi une baisse réelle de son achalandage. Rien ne permet toutefois d'en attribuer la responsabilité à la présence de personnes de couleur noire au sein de cette association, si l'on considère, par exemple, l'évolution du nombre d'appels discriminatoires reçus par l'association et le nombre de clients considérés comme des "irréductibles".

Quant à la plainte de M. Louis-Régent Duvalsaint, de la preuve recueillie et de l'étude du dossier le Comité conclut que:

a) l'exigence faite aux chauffeurs, depuis le 1er avril 1982, d'être enregistrés au bureau de l'association et d'obtenir leur carte de travail, et le fait que M. Duvalsaint ne s'est pas conformé à cette exigence, pouvait justifier le refus de le ré-admettre au sein de l'association de service en juillet 1983. De ce fait, la plainte portée par M. Duvalsaint devant la Commission le 19 juillet 1983 est non-fondée;

b) Le Comité constate par ailleurs que si, objectivement, le dossier de M. Duvalsaint pouvait justifier son renvoi de l'association en 1981, l'attitude entretenue à son égard par l'inspecteur-chef Galarneau, qui reprochait notamment à M. Duvalsaint de ne pas accepter la pratique discriminatoire du "au suivant", était entachée de préjugés qui ont pu le conduire à appliquer les règlements de l'association avec une plus grande rigueur.

RECOMMANDATIONS

Le Comité d'enquête recommande:

a) que la Commission des droits de la personne entreprenne une médiation auprès de l'association de service Beaubien Radio Taxi inc. afin que soit abolie définitivement la

pratique discriminatoire de répartition des appels et que soient modifiés les règlements et procédures qui peuvent avoir des effets discriminatoires (cette médiation est en cours);

b) *que, conformément à l'article 85 de la Charte des droits et libertés de la personne, la Commission des droits de la personne fasse rapport au Procureur général du Québec quant aux faits et agissements de l'association de service Beaubien et de ses officiers relativement aux conditions de travail discriminatoires imposées aux personnes de couleur noire telles que décrites dans les conclusions, ces faits et agissements pouvant constituer des infractions au sens des articles 87 et 88 de la Charte.*

3. Taxi Hochelaga inc.

Conclusion sur la demande d'adhésion de M. Wilton Amédée

Quant à la demande d'adhésion faite par M. Wilton Amédée vers le 9 février 1982, bien que le Comité ne mette pas en doute le témoignage de ce dernier, la preuve recueillie est cependant insuffisante pour conclure que le refus exprimé alors par le gérant Serge Veilleux était de nature discriminatoire.

Toutefois, le Comité retient que lorsque l'affidavit de M. Amédée a été porté à la connaissance du président de l'association de service Hochelaga, M. Athanase Brouillette, en octobre 1983, celui-ci a négligé de prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation, en inscrivant notamment le nom de M. Amédée sur la liste d'attente de l'association comme il l'avait fait sur simple demande verbale de la part de MM. Yvon Dompierre et Jean-Claude Plouffe, prétextant que M. Amédée ne s'était pas présenté directement à lui.

RECOMMANDATION

Le Comité d'enquête recommande que l'association de service Hochelaga prenne en considération la demande d'adhésion de M. Wilton Amédée.

4. Candare Radio Taxi inc.: un règlement est intervenu.

De la preuve présentée, le Comité d'enquête conclut que M. Leo McMahon a, avant le mois de novembre 1983, refusé l'adhésion de propriétaires noirs à l'association de service Candare, en accordant la préférence à des propriétaires blancs, et ce, en dépit de demandes d'adhésion préalables faites par MM. Eugène Schiller et Jean-Noël Wesner.

Le Comité constate par ailleurs qu'un règlement est intervenu en cours d'enquête et que M. Leo McMahon a accepté d'admettre MM. Eugène Schiller et Jean-Noël Wesner dans les rangs de l'association de service Candare.

5. Recommandations de poursuites pénales

Conformément à l'article 85 de la Charte des droits et libertés de la personne, des recommandations de poursuites pénales ont été adressées au Procureur général du Québec relativement à des faits susceptibles de constituer des infractions au sens de l'article 87 de la Charte. Ces recommandations concernent:

- la pratique du "au suivant" qui avait cours dans les associations de service Beaubien Radio Taxi inc. et Taxi Newman-Lafleur inc. (voir pages 45 à 49, et 76 et 77 du volume I) Cette pratique a cessé après septembre 1982;

- les agissements de M. Benoît Leclerc en rapport avec ses déclarations relatives à l'adhésion des propriétaires noirs à l'association de service S.O.S. depuis l'été 1982 (voir pages 143 à 146);

- Trizec Equities et son gérant pour la perte par S.O.S. du contrat du Centre d'achats Normandie au profit de la Coop de Montréal pour des motifs discriminatoires.

A propos de ce dernier point, voici les conclusions et recommandations du Comité d'enquête:

De la preuve recueillie, le Comité d'enquête retient les faits suivants:

- jusqu'au printemps 1982, le service donné par S.O.S. au Centre d'achats Normandie était jugé satisfaisant;

- depuis 1977, des chauffeurs noirs desservaient le poste du Centre et leur nombre s'est accru peu à peu;

- des chauffeurs blancs assidus du Centre depuis de longues années, et particulièrement MM. Raymond Corriveau et Fernand Poissant, qui "ne se sentaient plus chez eux" à cause de la présence des Noirs, ont délaissé le poste du Centre et, au printemps 1982, ont entrepris une campagne pour discréditer le service donné par S.O.S.;

- l'agent de sécurité du Centre, M. Vincent Tremblay, a été approché par deux chauffeurs blancs qui voulaient savoir si les autorités du Centre songeaient à changer d'association de service et la question des chauffeurs noirs a été soulevée;

- les gérants des magasins d'alimentation Steingerg et Provigo seront également approchés par deux chauffeurs blancs qui s'enquéreront du service donné par S.O.S.; ces deux gérants rencontreront à leur tour le directeur du Centre avec qui la qualité du service donné par S.O.S. sera abordée;

- c'est en mars 1982 que l'agent de sécurité a commencé à compiler les plaintes portées à son attention par les clients et à en faire part à son supérieur, M. Jean-François Laplante, directeur du Centre. Le fait que le port de l'uniforme ait rendu l'agent de sécurité facilement identifiable dès janvier 1982 ne semble pas avoir attiré de telles plaintes avant mars 1982;

- les plaintes transmises à Jean-François Laplante par Vincent Tremblay et qui, selon ce dernier, visaient les chauffeurs noirs à 80%, n'ont fait l'objet d'aucune vérification. Quand, dans son témoignage, Jean-François Laplante parle de problèmes et d'insatisfactions, il les attribue, sans distinction quant aux individus, à l'ensemble des chauffeurs noirs et sans s'interroger pour savoir si les problèmes n'étaient pas reliés à l'intolérance de chauffeurs blancs à l'égard des chauffeurs noirs qui fréquentaient le poste d'attente;

- Jean-François Laplante n'a jamais jugé bon de communiquer avec la direction de l'association de service S.O.S. pour discuter de la qualité du service donné et lorsqu'à la fin d'avril ou au début de mai Benoît Leclerc l'a rencontré à ce sujet, le directeur du Centre n'avait rien à redire. A supposer qu'il ait effectivement fait part des plaintes reçues à M. Leclerc, M. Laplante aurait alors pris la décision de changer d'association de service sans vérifier si des correctifs avaient été apportés;

- selon Benoît Leclerc, des chauffeurs blancs assidus au Centre, dont Raymond Corriveau et Charles Lapointe, lui auraient demandé de congédier les chauffeurs noirs qui fréquentaient le Centre et chaque fois qu'il rencontrait MM. Corriveau et Lapointe, c'était l'occasion de les entendre se plaindre des chauffeurs noirs. Devant le refus de M. Leclerc, ils auraient progressivement quitté S.O.S. pour la Coop de Montréal;

- en avril 1982, des rumeurs circulaient à l'effet que S.O.S. perdait le contrat du Centre d'achats;

- Raymond Corriveau a fait sa demande d'adhésion à la Coop le 10 mai 1982 et, tout comme Fernand Poissant, il fut renvoyé de l'association de service S.O.S. parce qu'il faisait de la publicité pour la Coop alors qu'il était encore membre de S.O.S.;

- à partir du moment où Jean-François Laplante a appris que certains chauffeurs de S.O.S., assidus du Centre depuis plusieurs années, avaient décidé de quitter cette association, il a pensé devoir faire affaire avec une autre association;

- au gérant du supermarché Steinberg, Jean-François Laplante aurait indiqué qu'il devait changer d'association de service parce que le service donné par les Haïtiens était inadéquat;

- en mai 1982, MM. Corriveau et Lapointe ont rencontré le gérant de la Coop de Montréal, M. Rosaire Lessard, et l'ont informé de la décision du Centre d'achats de mettre fin au contrat de S.O.S. à cause de la mauvaise qualité du service donné;

- M. Rosaire Lessard a rencontré Jean-François Laplante qui a exprimé le désir de faire affaire de nouveau avec les anciens chauffeurs de S.O.S. passés à la Coop et qui desservaient le poste du Centre auparavant;

- lors des pourparlers visant le changement d'association, MM. Corriveau et Lessard ont fait valoir qu'en retenant les services de la Coop, Jean-François Laplante s'assurait l'absence de Noirs et le retour des chauffeurs blancs dont le service lui était présenté comme étant sans reproche;

- en faisant affaire avec la Coop de Montréal, Jean-François Laplante y voyait donc son intérêt puisque les chauffeurs d'expérience continuaient de travailler au Centre d'achats et que 80% des problèmes dont les chauffeurs noirs paraissaient responsables étaient éliminés;

- lorsque MM. Benoît Leclerc et Irving Osher se sont enquis des motifs de sa décision, le jour où il a signé le contrat avec la Coop de Montréal, Jean-François Laplante a indiqué que c'était à cause des chauffeurs noirs.

Le Comité d'enquête retient donc que l'obtention du contrat de service du Centre d'achats Normandie est le résultat d'un travail bien orchestré par MM. Raymond Corriveau, Fernand Poissant et Charles Lapointe, qui ne supportaient pas de travailler avec des chauffeurs noirs. Devant le refus de Benoît Leclerc d'interdire aux Noirs l'accès du Centre, il fallait trouver une autre solution qui sera de quitter S.O.S. pour se joindre à la Coop de Montréal et de faire les démarches nécessaires pour que le service de taxi soit dorénavant assuré par la Coop.

A compter de mars 1982, on interroge, on s'informe, on visite le gérant de Steinberg et celui de Provigo, on approche l'agent de sécurité du Centre, on fait circuler une rumeur à l'effet que l'on pense à changer d'association de service à cause de la piètre qualité du service dont on attribue une grande part aux chauffeurs noirs. Est-il une meilleure façon de semer le doute sur la qualité d'un service que d'interroger ses usagers en laissant entendre qu'il existe une certaine insatisfaction?

Pour convaincre les autorités du Centre d'achats de changer d'association de service, il fallait, dans un premier temps, faire ressortir un climat d'insatisfaction à l'endroit du service donné par S.O.S., ce qui fut fait. Dans un deuxième temps, il fallait offrir une solution de rechange, c'est-à-dire la Coop de Montréal, en fournissant certaines garanties quant au service offert par cette association.

Le Comité d'enquête conclut que la présence de Noirs à S.O.S., et le fait que la Coop de Montréal soit exclusivement composée de Blancs a été un facteur déterminant dans la décision de Jean-François Laplante d'attribuer le contrat de service du Centre d'achats Normandie à la Coop de Montréal à compter du 1er juillet 1982.

Pour toutes ces raisons, le Comité d'enquête conclut que le contrat accordé à la Coopérative de taxi de Montréal par M. Jean-François Laplante, directeur du Centre d'achats Normandie et représentant de Trizec Equities, l'a été sur la base de motifs discriminatoires, contrevenant ainsi aux articles 10 et 12 de la Charte des droits et libertés de la personne.

RECOMMANDATION

Le Comité d'enquête recommande:

- *que la Commission des droits de la personne du Québec conformément à l'article 85 de la Charte fasse rapport au Procureur général du Québec relativement aux agissements de M. Jean-François Laplante, gérant du Centre commercial Normandie et de Trizec Equities, propriétaire du Centre commercial Normandie, ayant conduit au refus de conclure un acte juridique avec l'association de service S.O.S., contrairement aux articles 10 et 12 de la Charte des droits et libertés de la personne;*

ces faits et agissements pouvant constituer des infractions au sens des articles 87 et 88 de la Charte des droits et libertés de la personne.

III. LA DISCRIMINATION SYSTÉMIQUE

Outre les manifestations évidentes d'une volonté de discriminer, on trouve d'autres formes de discrimination illicite, pas toujours intentionnelles, et qui sont le résultat d'un système comportant des effets discriminatoires. Des pratiques, des systèmes d'emploi qui semblent accorder à tous un traitement égal, peuvent créer, en fait, une distinction, exclusion ou préférence à l'égard d'un groupe et cela, sans que la nature de l'emploi, la sécurité ou l'efficacité administrative ne le justifient.

Cette forme de discrimination apparaît à travers les effets de distinction, exclusion ou préférence d'un système. On l'appelle discrimination "systémique" parce qu'elle s'inscrit dans les systèmes ou les sous-systèmes qui régissent les relations entre les personnes à l'intérieur d'un organisme.

Pour évaluer si l'on pouvait se trouver en présence d'une telle forme de discrimination, le Comité d'enquête s'est fondé sur une évaluation des critères suivants.

a) La recherche d'une disproportion significative des effectifs dans une association.

Cette disproportion pourrait s'établir en comparant les effectifs réels de l'association par rapport au nombre des membres d'un groupe-cible susceptibles d'occuper les postes visés. Ce rapport est établi par suite d'une analyse d'effectifs et d'une analyse de disponibilité. Ainsi, une association de service peut comporter 50 ou 60 propriétaires-membres et aucun propriétaire noir, alors que quelques centaines seraient disponibles dans l'agglomération où opère cette association.

b) La recherche dans le système d'adhésion ou de recrutement des éléments pouvant comporter un effet d'exclusion.

La disporportion dans les effectifs d'une entreprise peut en effet trouver sa source dans les règles, directives, politiques, ententes, décisions, contrats ou actes de même nature, ainsi que dans leur mode d'application, si ceux-ci ont un effet d'exclusion sur un groupe-cible. Même si un règlement est appliqué d'égale façon à tous, il peut avoir pour effet d'exclure une catégorie de personnes.

Ainsi, par exemple, il est possible qu'un système de recrutement articulé autour du parrainage puisse avoir un effet d'exclusion. Si, pour faire partie d'une association de service composée uniquement de Blancs, il faut être parrainé par un ou deux membres de l'association, il faudra vérifier si cette pratique peut avoir pour effet d'exclure les candidats qui ne seraient pas des Blancs, surtout si les membres blancs adhèrent justement à l'association en raison de sa politique de ne pas admettre de Noirs.

c) L'évaluation d'un éventuel effet d'exclusion discriminatoire.

Avant de conclure à l'existence d'un effet d'exclusion discriminatoire, il faut établir un lien entre le système prétendument discriminatoire et l'exclusion réelle des membres d'un certain groupe. Ce lien pourra ressortir si, par exemple, dans une association de service pratiquant la politique du parrainage, un nombre significatif de chauffeurs noirs ont réellement tenté sans succès d'adhérer à l'association.

De plus, un système peut comporter des effets d'exclusion sans qu'il s'agisse d'un effet discriminatoire au sens de la Charte des droits et libertés de la personne. Par exemple,

une politique qui exigerait que les chauffeurs de taxi connaissent la langue officielle parlée dans un pays aurait un effet d'exclusion sur le groupe de ceux qui ne parlent pas cette langue. Mais cette pratique ne serait pas discriminatoire. L'exigence de la connaissance de la langue parlée serait en effet requise par l'emploi. Pour être licite, une politique doit être objectivement liée à l'emploi ou découler d'un impératif de gestion qu'on doit être en mesure de démontrer d'une manière objective.

Enfin, si d'autres pratiques discriminatoires plus manifestes se retrouvent aussi au sein du même organisme, cela ne pourra que renforcer la preuve de l'existence de la discrimination systémique dont les éléments auraient été découverts.

Avant d'élaborer ses conclusions et recommandations, le Comité d'enquête croit utile de rappeler que la Charte des droits et libertés de la personne, en sa partie II, prévoit maintenant des mesures réparatrices spécifiques à la discrimination systémique à savoir l'implantation de programmes d'accès à l'égalité. Cette partie de la Charte ne sera toutefois en vigueur que lorsque, par règlement, le gouvernement aura fixé les critères concernant leur élaboration et leur application. C'est pourquoi le Comité ne peut recommander l'application de ces mesures.

Conclusions et recommandations particulières concernant la Coopérative de taxis de Montréal

La preuve touchant la Coopérative de taxis de Montréal révèle tant des actes de discrimination directe que de la discrimination systémique. L'analyse détaillée qui suit l'illustre.

De la preuve recueillie et de l'étude du dossier, le Comité d'enquête retient ce qui suit.

a) Il existe une disproportion significative dans les effectifs de l'association entre les propriétaires et chauffeurs blancs et les propriétaires et chauffeurs noirs. De fait, il n'y a aucun propriétaire ni chauffeur noir dans l'association, alors qu'un grand nombre de propriétaires et de chauffeurs noirs sont disponibles.

b) Il existe, dans le système d'adhésion à la Coop de Montréal, une pratique qui a un effet d'exclusion. C'est le système de parrainage:

- l'exigence d'être parrainé pour entrer à la Coop de Montréal est invoquée comme une condition *siné qua non*;

- l'argument à l'effet que le parrainage engage la responsabilité du parrain est contredit par les règlements internes de l'association, le rôle de parrain n'engageant pas celui-ci à fournir de garantie;

- un propriétaire blanc, M. Gilles Côté, a admis avoir été parrainé par un membre de la Coop qu'il connaissait à peine, ce qui infirme l'argument à l'effet que le parrainage est justifié par des exigences administratives.

c) L'effet d'exclusion est discriminatoire: le parrainage n'apparaît que comme un prétexte pour exclure les chauffeurs noirs. On peut établir un lien significatif entre cette exigence et l'exclusion des Noirs.

- Des chauffeurs noirs ont tenté en vain d'être admis à la Coop.

- Aucun propriétaire noir n'a été en mesure de trouver un membre de la Coop de Montréal qui soit prêt à le parrainer.

- Tous les témoins entendus par le Comité et auxquels on a demandé s'ils seraient prêts à parrainer un Noir ont esquivé la question, certains affirmant ne pas connaître de Noirs qui répondent à leurs normes.

- Des témoins ont admis que parrainer un Noir pourrait causer des problèmes au parrain.

- Il appert du témoignage de M. Rosaire Lessard que si un membre de la Coop de Montréal voulait parrainer un Noir, la démarche échouerait devant l'administration de la Coopérative.

- L'absence de chauffeurs noirs au sein de la Coop de Montréal a été un facteur déterminant dans l'obtention du contrat de service du Centre d'achats Normandie et a constitué un facteur important dans la description de la concurrence fournie par le gérant de la Coop à la Société de développement coopératif dans sa lettre du 11 mai 1982.

- Il appert, de cette même lettre du 11 mai 1982, que la stratégie de recrutement auprès des membres de l'association de service S.O.S. par la Coop de Montréal visait exclusivement des Blancs.

- L'absence de chauffeurs noirs a été utilisée comme un argument dans le recrutement des membres de la Coop et comme un argument publicitaire auprès de la clientèle.

Pour toutes ces raisons, le Comité d'enquête conclut que l'absence de propriétaires et de chauffeurs noirs à la Coop de Montréal est le fruit d'un système discriminatoire qui a pour effet d'exclure les propriétaires et chauffeurs noirs.

Le Comité conclut également que l'exigence d'être parrainé pour être admis à la Coop de Montréal n'est qu'un prétexte et que cette mesure apparemment neutre ne constitue qu'un moyen détourné pour donner suite à la volonté d'une majorité de membres et de la direction de cette association de ne pas en admettre. La discrimination ici n'est pas que systémique, elle est aussi intentionnelle.

Si les articles de la Charte des droits et libertés de la personne concernant les programmes d'accès à l'égalité étaient en vigueur, le Comité recommanderait la mise en place d'un tel programme.

RECOMMANDATIONS

Le Comité d'enquête recommande que la Commission des droits de la personne entreprenne une médiation auprès de la Coopérative de taxis de Montréal en vue d'obtenir que celle-ci:

a) modifie sa politique d'adhésion et élimine les obstacles à l'admission des Noirs par la révision de ses règlements, pratiques et procédures qui ont des effets discriminatoires, et insère dans ses règlements une disposition prévoyant que l'admission des membres à la Coop se fera sans aucune forme de discrimination;

b) établisse un programme de recrutement auprès des propriétaires et chauffeurs noirs afin de corriger la situation discriminatoire créée par son système d'adhésion; fasse savoir aux propriétaires noirs, aussitôt que des postes seront disponibles, qu'ils peuvent adhérer à l'association en toute égalité. Cette information devrait être diffusée entre autres par l'intermédiaire des associations de travailleurs du taxi.

Conclusions et recommandation concernant les associations de service dont les systèmes d'adhésion sont susceptibles d'avoir des effets d'exclusion

- Taxi Boisjoly et fils, Taxis Hochelaga inc., Taxi Champlain, Taxi Villeray inc., Taxi Elite et Hemlock Taxis ltée

De la preuve recueillie et de l'étude des dossiers, le Comité d'enquête retient ce qui suit.

a) Il existe, dans ces six associations, une disproportion significative dans leurs effectifs entre les propriétaires et chauffeurs blancs et les propriétaires et chauffeurs noirs. En effet, toutes ces associations sont composées exclusivement de Blancs, alors qu'un grand nombre de propriétaires et chauffeurs noirs sont disponibles dans l'Agglomération A-11.

b) Il existe, dans le système d'adhésion de ces six associations, des pratiques susceptibles d'avoir un effet d'exclusion.

Voici les caractéristiques des systèmes d'adhésion de ces associations de service.

. Boisjoly:

- lorsque des places sont disponibles, préférence est accordée aux propriétaires faisant déjà partie de l'association et cela, indépendamment des demandes d'adhésion reçues;

- lorsque des places sont ouvertes à des personnes ne faisant pas déjà partie de l'association, le système de parrainage fait partie de la politique de l'association;

- or, le membership est exclusivement composé de Blancs.

. Champlain:

- lorsque des places sont disponibles, préférence est accordée aux propriétaires ou chauffeurs faisant déjà partie de l'association et cela, indépendamment des demandes d'adhésion reçues;

- lorsque des places sont ouvertes à des personnes ne faisant pas déjà partie de l'association, on privilégie les personnes connues pour avoir déjà oeuvré au sein de l'association;

- or, le membership est exclusivement composé de Blancs.

. Hochelaga:

- lorsque des places sont disponibles, préférence est accordée aux propriétaires ou chauffeurs faisant déjà partie de l'association et cela, indépendamment des demandes d'adhésion reçues;

- il existe deux listes d'attente dont la preuve a démontré que l'ordre de priorité n'est pas toujours respecté;

- lorsque des places sont ouvertes à des personnes ne faisant pas

déjà partie de l'association, on privilégie les personnes connues d'un membre de l'association;

- le conseil d'administration exerce un droit de veto, sans critère connu, sur le transfert de permis et sur l'adhésion des nouveaux propriétaires;

- le membership est composé exclusivement de Blancs.

. Villeray:

- lorsque des places sont disponibles, le recrutement des membres repose sur le bouche à oreille fait par les membres qui sont tous blancs;

- la décision finale quant à l'acceptation d'un nouveau membre appartient au gérant, lequel administre sans critère connu;

- il est aussi en preuve que des chauffeurs membres de l'association ont fait de la publicité auprès de la clientèle en faisant valoir que l'association ne compte pas de Noirs.

. Elite:

- lorsque des places sont disponibles, le recrutement des membres repose sur le bouche à oreille fait par les membres qui sont tous blancs;

- lorsque des places sont ouvertes à des personnes ne faisant pas déjà partie de l'association, on privilégie les personnes connues d'un membre de l'association;

- un examen oral sur la connaissance des rues de l'agglomération est appliqué différemment selon que le candidat est connu ou non d'un membre de l'association.

. .. Hemlock:

- lorsques des places sont disponibles, préférence est accordée aux propriétaires ou chauffeurs faisant déjà partie de l'association et cela, indépendamment des demandes d'adhésion reçues;

- or, le membership est exclusivement composé de Blancs.

c) Aucun lien significatif entre les caractéristiques de ces systèmes d'adhésion et l'absence de personnes de couleur noire dans ces associations n'a cependant pu être démontré.

En effet, le Comité d'enquête a constaté soit l'absence de preuve que des demandes d'adhésion aient été faites par des candidats noirs, soit un nombre très restreint de demandes.

Le Comité d'enquête croit cependant que cette absence de candidats noirs ou leur nombre restreint pourrait être dû à un phénomène appelé "chilling effect". Ainsi, les politiques d'embauche d'un employeur peuvent être si défavorables pour un groupe donné que les membres de ce groupe ne postulent même pas.

Il est concevable que ce phénomène ait pu jouer à l'égard des associations de service composées exclusivement de Blancs et notamment celles qui prévoient diverses formes de parrainage, ou encore celles où il a été révélé que de la publicité était faite auprès de la clientèle ou de ses futurs membres à l'effet qu'elles sont des associations de Blancs.

Le Comité d'enquête ne peut pas conclure, à partir de la preuve recueillie, que les politiques d'adhésion de ces associations de service, bien que comportant des effets d'exclusion, aient été, dans les faits, discriminatoires au sens de la Charte des

droits et libertés de la personne, ni qu'elles aient été élaborées dans le but de refuser l'accès aux personnes de couleur noire.

Toutefois, le Comité d'enquête croit que si ces politiques d'adhésion étaient maintenues lors du recrutement de membres par ces associations, elles pourraient avoir des effets discriminatoires si le nombre de demandes d'adhésion des personnes de couleur noire augmentait et que l'on constatait toujours une disproportion significative dans le membership de ces associations entre les Blancs et les Noirs. Une analyse des demandes d'adhésion pourrait alors révéler un lien significatif entre ces pratiques d'adhésion et l'exclusion des Noirs.

RECOMMANDATION

Le Comité d'enquête recommande que la Commission des droits de la personne intervienne auprès de ces associations de service afin de les amener à modifier leurs actuelles pratiques d'adhésion, lesquelles sont susceptibles d'avoir un effet d'exclusion discriminatoire. Cette révision devrait aussi s'étendre à toute autre pratique, politique ou réglementation pouvant avoir des effets discriminatoires.

Conclusion et recommandation générale visant les associations de service S.O.S. Taxi ltée, Candare Radio Taxi inc., Beaubien Radio Taxi, Taxi Newman-Lafleur, Nationale Taxi et Monsieur Taxi

De la preuve recueillie et de l'étude des dossiers, le Comité d'enquête ne retient aucune preuve de l'existence de systèmes ayant des effets d'exclusion discriminatoire, bien que dans les cas de S.O.S., Candare et Beaubien, il y ait eu des preuves de discrimination directe, comme nous l'avons vu plus haut.

RECOMMANDATION

Néanmoins, le Comité d'enquête recommande que ces associations, avec l'aide de la Commission des droits de la personne, procèdent à l'examen périodique de leurs politiques, règlements, coutumes et pratiques pour y déceler les éléments pouvant comporter des effets d'exclusion discriminatoire et au besoin y remédier.

Conclusion sur les associations de service Diamond/Vétérans, LaSalle, Régal Taxi, Pontiac Taxi, Coopérative des propriétaires de taxis de l'Ouest métropolitain, Taxi Central Ouest et Taxi Lachine inc.

De la preuve recueillie et de l'étude des dossiers, le Comité d'enquête ne retient aucune preuve de l'existence de systèmes ayant des effets d'exclusion discriminatoire.

EN RÉSUMÉ

Le Volume I du rapport final de l'Enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal rend compte de l'étude effectuée quant au fonctionnement de 23 associations de service opérant dans les Agglomérations A-11 et A-12 à Montréal. Le rapport aborde également la situation qui prévaut aux points de service de La Ronde, du Terminus Voyageur et de l'Aéroport de Dorval.

Enfin, le Volume I comporte une partie III qui groupe les conclusions et recommandations générales du Comité sur la discrimination directe et la discrimination systémique dans les associations de service.

De l'ensemble de la preuve étudiée, le Comité d'enquête constate que:

1. dans certaines associations, les allégations de discrimination sont fondées; il s'agit de (1) Beaubien Radio Taxi inc.
   (3) Taxi Newman-Lafleur inc.
   (4) S.O.S. Taxi ltée
2. dans d'autres associations, la preuve est insuffisante, comme c'est le cas de (2) Monsieur Taxi ou encore qu'il y a eu règlement en cours d'enquête; c'est le cas de (6) Candare Radio Taxi inc.;

3. dans certaines associations, les pratiques et les politiques en vigueur sont susceptibles de créer un effet discriminatoire (systémique). C'est le cas des associations suivantes:

(5) Coopérative de taxis de Montréal

(7) Taxi Boisjoly et fils

(8) Taxi Champlain (Montréal) ltée

(9) Taxi Elite enr.

(10) Hemlock Taxis ltée

(11) Taxi Hochelaga inc.

(13) Taxi Villeray inc.

4. enfin, le fonctionnement de certaines associations est exempt de discrimination. Il s'agit de

(12) Association de service nationale

(14) Taxi Diamond/Vétérans et Taxi LaSalle

(15) Pontiac Taxi inc.

(16) Régal Taxi

Les associations de service de l'agglomération A-12, soit

(1) Coopérative des propriétaires de taxi de l'Ouest métropolitain

(2) Taxi Central Ouest

(3) Taxi Lachine inc.

12 novembre 1984

de la personne
du Québec

ENQUÊTE SUR LES ALLÉGATIONS DE DISCRIMINATION RACIALE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL

RAPPORT FINAL

EXTRAITS DU VOLUME II

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU CADRE LÉGISLATIF, RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF DE L'INDUSTRIE DU TAXI

360, rue Saint-Jacques
Montréal, QC
H2Y 1P5

(514) 873-5146

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS VISANT LE CADRE LÉGISLATIF, RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Le Comité a procédé à un examen attentif du cadre législatif, réglementaire et administratif de l'industrie du taxi, ainsi que du travail des organismes publics chargés d'appliquer la législation en ce domaine.

Cette étude a permis de mieux comprendre les interventions émanant des différents niveaux de l'administration chargés d'appliquer la réglementation en vigueur de même que les interactions entre les nombreux intervenants qu'on rencontre dans ce secteur.

Le Comité d'enquête estime que les mesures correctives prévues par la Charte des droits et libertés ne peuvent être les instruments uniques d'intervention lorsque des pratiques discriminatoires ont cours dans l'industrie du taxi.

Le gouvernement et ses ministères, les organismes gouvernementaux et para-gouvernementaux, les sociétés de la Couronne et les institutions publiques doivent démontrer leur souci réel de contribuer à la promotion des valeurs contenues dans la Charte des droits et libertés de la personne. Plusieurs moyens sont à leur portée, dans le cadre de leurs compétences respectives, pour agir face au problème social de la discrimination raciale.

Le volume II rend compte de cette étude et contient, en son chapitre IV, (aux pages 165 et suivantes) des pistes de solutions législatives et réglementaires qui, le croyons-nous, seraient de nature à assainir l'industrie du taxi en contribuant à l'élimination des pratiques discriminatoires et en réduisant les tensions raciales qui y ont cours.

Voici donc les principales mesures que le Comité d'enquête recommande de mettre en oeuvre.

Contrôle des pratiques discriminatoires des associations de service

1- Que le Gouvernement adopte un règlement obligeant toute personne qui désire exploiter une association de service d'obtenir un permis d'exploitation à cet effet (article 60 para. 21° de la Loi sur le transport par taxi).

Actuellement, aucune autorisation n'est requise pour exploiter une association de service.

2- Que ce règlement comprenne des dispositions relatives aux modalités d'adhésion des propriétaires et des chauffeurs, à la répartition des appels et à l'application de la discipline de façon à ce que les associations de service ne puissent agir de façon discriminatoire.

L'enquête a révélé que les associations de service étaient la source de nombreuses pratiques discriminatoires. Selon le Comité le règlement devrait donc couvrir ces principaux éléments.

3- Que l'émission ou le renouvellement du permis d'exploitation d'association de service soit refusé à une association de service s'il est démontré qu'elle a contrevenu aux dispositions de la Charte ou de tout autre loi ou règlement interdisant la discrimination.

Le Comité d'enquête estime que l'on ne peut permettre qu'une entreprise puisse continuer d'opérer impunément si elle enfreint une loi d'ordre public comme la Charte.

4- Que le Gouvernement, ses ministères, ses organismes et les autres organismes publics devraient s'assurer d'inclure dans les contrats, subventions ou financement qui les lient avec des associations de service, des clauses prévoyant expressément la résiliation du contrat ou de la subvention s'il est démontré que l'association a contrevenu aux dispositions de la Charte. *

5- Que le Gouvernement, conformément à la Loi sur le transport par taxi, adopte un règlement prévoyant les conditions et les restrictions relatives à l'accès des taxis à un poste d'attente ou la concession d'un tel poste sur les immeubles des établissements publics, tels les hôpitaux. La concession devrait être refusée ou annulée s'il est démontré que l'association a contrevenu aux dispositions de la Charte interdisant la discrimination (article 60 para. 7° de la Loi sur le transport par taxi).

6- Que l'attribution de concession privée par les municipalités, telle la Ville de Montréal, soit refusée ou annulée s'il est démontré que l'association de service a contrevenu aux dispositions de la Charte interdisant la discrimination.

---

* A cet égard, soulignons que la Société de Développement Coopératif à qui le Comité d'enquête adressait une recommandation de cette nature (voir à la page 134 du volume I), a accepté d'introduire des modifications à ses formules de demande d'aide financière et d'offre d'aide afin de pouvoir au besoin refuser, annuler ou révoquer une aide financière si l'entreprise coopérative ou l'un de ses dirigeants est trouvé coupable de discrimination pour un motif prévu à la Charte des droits et libertés de la personne.

Contrôle des pratiques discriminatoires des propriétaires et des chauffeurs.

Quant aux détenteurs de permis de taxi ou de permis de chauffeur, la principale pratique discriminatoire dont ils sont les auteurs est la pratique dite "du libre choix du client" sur un poste d'attente.

Selon le Comité d'enquête cette pratique est discriminatoire et elle contrevient de plus à l'article 36 du Règlement no 6, c'est pourquoi il recommande:

7- Que des directives plus complètes soient mises en oeuvre par le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal pour faciliter l'application du Règlement no 6 de manière à sanctionner cette pratique discriminatoire.

Le Service de police devrait étendre l'application de l'article 36 du Règlement no 6, notamment par l'émission d'une contravention au chauffeur de taxi n'occupant pas le premier rang sur un poste d'attente public et qui veut s'approprier une course qui ne lui revient pas. Nous croyons que l'émission d'une contravention dans un tel cas serait de nature à inciter les chauffeurs à cesser toute sollicitation comportant discrimination et à refuser de donner satisfaction à une demande comportant discrimination (cf. pages 124 et suivantes du volume II).

8- Que le Gouvernement adopte un règlement prévoyant l'instauration d'un système de points de pénalité en vertu duquel le permis de taxi (art. 60, par. 4, Loi sur le transport par taxi) et le permis de chauffeur (art. 60, par. 19, Loi sur le transport par taxi) pourraient être révoqués, il pourrait être expressément prévu que le fait de contrevenir aux dispositions de l'article 36 du Règlement no 6 entraîne la perte d'un certain nombre de points.

Le Comité a constaté que les clients qui sollicitent un taxi sur un poste d'attente public ne connaissent généralement pas la procédure à suivre.

Aussi le Comité fait-il la recommandation suivante:

9- Que les municipalités, qui ont juridiction sur l'établissement des postes d'attente, et le ministère des Transports, qui est responsable de l'élaboration de la réglementation, participent à la conception d'un affichage adéquat devant être installé aux postes d'attente, expliquant sommairement les dispositions de l'article 36 du Règlement no 6, ce qui comblerait cette lacune au niveau de l'information.

La qualité du service

Le Comité d'enquête a pu constater que la multiplicité des intervenants dans cette industrie et le morcellement des responsabilités quant à l'application des règlements, (bien que n'ayant pas de lien direct avec la discrimination raciale), ont occasionné de graves lacunes dans le contrôle de la qualité du service à la clientèle. Cette situation, croyons-nous, a pu permettre l'émergence de préjugés.

C'est pourquoi le Comité d'enquête fait certaines suggestions relativement à la qualité du service.

10- Que le Gouvernement adopte un code d'éthique des chauffeurs de taxi (prévu à l'article 60 para. 20° de la Loi sur le transport par taxi).

11- Qu'un organisme central et indépendant soit mandaté pour assurer l'application, sur l'Ile de Montréal, des règlements et du code d'éthique dans le respect de la non-discrimination.

Le Comité croit, que le contrôle de la qualité du service, tout en assainissant l'industrie du taxi, peut contribuer à l'amélioration des relations inter-raciales, en diminuant les occasions de reporter sur une minorité visible, donc facilement identifiable, les insatisfactions de la clientèle et des travailleurs du taxi. Toutes les procédures visant un meilleur contrôle de la qualité du service devraient se faire, insiste le Comité d'enquête selon des modalités qui assureront la non-discrimination en raison de la race, la couleur et de l'origine ethnique ou nationale des chauffeurs.

Relation de la police et des communautés noires.

De plus, le Comité d'enquête a constaté que les difficultés de relation qui existent entre les policiers et la communauté noire dans ce secteur d'activités sont le reflet d'un problème général de perception qui empêche l'établissement de rapports confiants et harmonieux.

C'est pourquoi le Comité d'enquête recommande que:

- le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal mette sur pied un comité de liaison avec les groupes minoritaires et souhaite que la composition du Service de police soit plus représentative de la diversité ethnique de notre société.

Vous trouverez dans le volume intitulé "Annexes" les textes suivants:
Loi sur le transport par taxi p. 661
Règlement sur le transport par véhicule-taxi 191

12 novembre 1984

Commission des droits
de la personne
du Québec

Enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal

Rapport de la
Commission des droits de la personne sur

L'AGGLOMÉRATION A-5

R É S U M É

novembre 1984

360, rue Saint-Jacques
Montréal, QC
H2Y 1P5

(514) 873-5146

Rapport A-5

Le 7 octobre 1983, la Commission des droits de la personne du Québec rendait public un Rapport d'enquête sur les allégations de discrimination raciale portant exclusivement sur l'Agglomération A-5. Il s'agit du territoire d'exploitation qui couvre le secteur nord-est de l'Ile de Montréal: Anjou, Montréal-Est, Montréal-Nord, Pointe-aux-Trembles, Saint-Léonard, Rivière-des-Prairies.

Deux considérations majeures ont conduit le Comité d'enquête à présenter ce rapport dès l'automne 1983, c'est-à-dire avant de terminer ses travaux et tout en poursuivant ses audiences sur des allégations de discrimination raciale dans les autres agglomérations montréalaises.

Tout d'abord, le Comité d'enquête avait complété le travail de cueillette d'informations et d'audition des témoins en rapport avec les allégations de discrimination raciale dans l'Agglomération A-5. Au cours des mois de janvier et février 1983, il avait entendu pas moins de 40 témoins là-dessus. Quelques mois plus tard, soit en juin de la même année, le Comité d'enquête avait repris des audiences publiques qui portaient cette fois sur des allégations de discrimination raciale dans les Agglomérations A-11 et A-12. Entre-temps, M. Victor Thébaud avait porté plainte à la Commission contre la Coop de l'Est, alléguant avoir été exclus pour des motifs discriminatoires comme membre de cette association de service. L'enquête sur ce dossier en particulier s'est déroulée en août et septembre 1983.

Le Comité d'enquête voulait donc éviter que le rapport sur les événements survenus dans l'Agglomération A-5 ne soit attendu indûment, compte tenu du calendrier d'audiences très chargé qu'il prévoyait en rapport avec les autres secteurs de la ville. De plus, la situation continuait d'évoluer dans l'Agglomération A-5. Il importait donc de rendre publiques les conclusions du rapport et de prendre action le plus tôt possible suite aux recommandations qui y sont formulées.

Dans un texte d'une longueur de 132 pages, le Comité d'enquête relate de façon exhaustive la preuve entendue au cours des audiences, en plus de situer le cadre législatif, réglementaire et admininistratif qui régit l'industrie du taxi. Le rapport fournit également un portrait global de l'industrie du taxi dans ce secteur de Montréal. On y compte 333 permis dont 24 sont détenus par des propriétaires noirs. Les propriétaires de l'Agglomération A-5 se regroupent au sein de trois associations de service. Moderne taxi, qui est la seule à compter des Noirs dans ses rangs regroupe environ 110 voitures, Hochelaga 43 et Coop de l'Est 180.

Les allégations de discrimination raciale étaient principalement que les associations de service Hochelaga et Coop de l'Est n'acceptaient pas de chauffeurs de couleur noire. De plus, on alléguait qu'un nombre important de chauffeurs avaient quitté Moderne Taxi pour la Coop de l'Est et que ce transfert avait été effectué en excluant délibérément les personnes de couleur noire.

Pour ce qui est de Moderne Taxi, les allégations étaient à l'effet qu'on y entretenait des pratiques discriminatoires, notamment le choix du client et le procédé dit «au suivant» qui consiste à ne pas respecter l'ordre d'attente à un poste quand une réquisition survient et que le premier chauffeur en attente est un Noir.

Dans ses conclusions, le rapport confirme l'existence, en 1982 et 1983, de pratiques discriminatoires contre des chauffeurs noirs au sein des deux principales compagnies desservant l'Agglomération A-5, soit Coop de l'Est et Moderne Taxi.

Suite à l'adoption du rapport au cours de la 181e séance du 7 octobre 1983, la Commission recommandait qu'une médiation intervienne entre les parties identifiées dans le rapport en vue de corriger la situation et réparer les dommages subis par quatre chauffeurs noirs, victimes de cette discrimination. La Commission recommandait également au Procureur général d'entreprendre des poursuites pénales pour des infractions commises à la Charte des droits et libertés de la personne.

Enfin, la Commission recommandait que soient dégagées les ressources afin d'aider les associations de service de l'industrie du taxi à corriger leurs règlements, pratiques et procédures afin d'en éliminer les éléments susceptibles d'entraîner des effets discriminatoires. On retrouvera ces conclusions et recommandations aux pages 103 à 110 du rapport A-5.

Enfin soulignons que les conclusions du Comité d'enquête concernant le rôle de la Ligue de propriétaires de taxi de l'Agglomération A-5 sont intégrées au rapport final sur les Agglomérations A-11 et A-12; on les trouvera dans le Volume II.

Chronologie des suites du Rapport A-5 et des autres actions entreprises par la Commission dans le cadre de son enquête

En vertu de l'article 73 de la Charte, la Commission peut faire enquête «de sa propre initiative».

Si au terme d'une enquête, les allégations de discrimination s'avèrent fondées, la Commission doit tenter d'amener les parties à une entente par voie de médiation.

Si la médiation échoue, la Commission a le pouvoir de «recommander la cessation de l'acte reproché, l'accomplissement d'un acte ou le paiement d'une indemnité».

Ce n'est que dans le cas où la recommandation de la Commission n'est pas suivie que celle-ci peut saisir la justice, avec le consentement de la victime, en vue soit d'obtenir une injonction demandant la réintégration du plaignant, soit de réclamer l'indemnité dont elle avait recommandé le paiement.

Elle peut aussi en vertu de l'article 85 de la Charte, faire rapport au Procureur général de tout fait qu'elle estime susceptible de constituer une infraction selon l'article 87.

Depuis la publication du Rapport du Comité d'enquête sur l'Agglomération A-5, le 7 octobre 1983, la Commission a entrepris une série d'actions visant à enrayer les agissements discriminatoires qu'elle avait constatés dans cette agglomération.

1. Poursuite civile par la Commission

Devant l'échec de la médiation proposée, la Commission a intenté, le 19 décembre 1983, une action en dommages et intérêts et une injonction permanente contre la Coop de l'Est au nom de quatre chauffeurs noirs. Cette action suit son cours et sera entendue éventuellement devant la Cour Supérieure de Montréal.

Une requête pour l'émission d'une injonction interlocutoire a également été déposée le 19 décembre 1983, en vue de faire réadmettre à la Coop de l'Est un des quatre chauffeurs, M. Victor Thébaud.

Sans que le Juge Lesyk ne se prononce sur le caractère discriminatoire des actes de la Coop de l'Est, le Tribunal a refusé pour des motifs propres à la recevabilité d'un tel recours d'émettre l'injonction interlocutoire.

La Commission a informé la Coop de l'Est au printemps de 1984, qu'elle était disposée à négocier un règlement de cette action dans le cadre d'une négociation globale sur l'intégration de chauffeurs noirs au sein de la Coop de l'Est. Cet effort est demeuré sans résultat.

2. Rapport au Procureur général et poursuites pénales

Dans son rapport du 7 octobre 1983, la Commission recommandait au Procureur général d'intenter certaines poursuites pénales. Trois jugements ont été obtenus, dont on peut dégager les conclusions suivantes.

2.1 Poursuites pénales contre la Coop de l'Est - Refus d'adhésion des propriétaires noirs

Le 12 avril 1984, le Procureur général portait des accusations pénales contre la Coop de l'Est, Raymond Vaillancourt, Louis Allégrezza et Jean Quérel relativement à leur refus d'admettre, le 28 juin 1982, trois chauffeurs noirs qui désiraient devenir membres de la Coop de l'Est. En effet, lors de la réunion du 28 juin 1982, tenue à l'intention des chauffeurs de l'Association de service Moderne qui désiraient transférer à la Coopérative de l'Est, on avait exclu, de cette rencontre, les chauffeurs de couleur noire.

M. le Juge Lanctôt, de la Cour des Sessions de la paix, conclut dans son jugement du 24 septembre 1984, que de la discrimination contrairement à la Charte a été pratiquée lors de cette réunion et il confirme plusieurs éléments de faits révélés dans le rapport du 7 octobre 1983.

Il a cependant acquitté tous les accusés pour le motif technique que les gestes de la Coop de l'Est et de ses membres ou futurs membres n'entraient pas dans le cadre de la définition d'une association visée par l'article 17 de la Charte lorsqu'elle interdit la discrimination. Cette décision a été portée en appel par le Procureur général le 28 septembre 1984.

2.2 Poursuites pénales contre Moderne; la pratique du «Au suivant»

Le 12 avril 1984, le Procureur général portait des accusations pénales contre Moderne Taxi, MM Proulx, Beauregard et Allegrezza relativement à la pratique discriminatoire du «au suivant» en vertu de la Charte et à des infractions à la Loi sur les transports.

- Accusation portée en vertu de la Charte

M. le Juge Girouard, de la Cour des Sessions de la paix, conclut dans son jugement du 6 juillet 1984 que la pratique dite du «au suivant»

(c'est-à-dire le refus de respecter l'ordre d'attente à un poste d'attente lorsqu'un chauffeur noir est le premier) a été appliquée par Moderne Taxi et qu'elle est contraire à la Charte. Le Juge Girouard estime cependant que l'association Moderne avait fait preuve d'une «conduite raisonnable», étant la seule de son agglomération à embaucher des Noirs et qu'il ne lui revenait pas de faire l'éducation du public.

Cette décision a été portée en appel le 11 juillet 1984 par le Procureur général pour les motifs que cette défense n'était pas fondée en droit.

Accusations portées en vertu de la Loi sur les transports

Cette pratique du «au suivant» est aussi contraire à la Loi sur les transports. Le Juge Girouard acquittait Moderne Taxi, MM Proulx et Beauregard des accusations portées en vertu de cette Loi. Par contre M. Allegrezza qui avait subi son procès pour ces accusations devant le Juge Lanctôt a été déclaré coupable.

ENQUÊTE SUR LES ALLÉGATIONS DE DISCRIMINATION RACIALE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL

RAPPORT SUR L'AGGLOMÉRATION A-5

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ D'ENQUÊTE

OCTOBRE 1983

VI- CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ D'ENQUÊTE

1. LE COMITÉ D'ENQUÊTE EN VIENT AUX CONCLUSIONS, quant à l'admission et à l'exclusion de personnes noires par la Co-op de l'Est:

   a) que la modification du Règlement de régie interne de la Co-op de l'Est le 14 septembre 1982, qui a eu pour effet d'interdire à M. Victor Thébaud l'accès aux services de la Co-op de l'Est, était fondé sur un motif discriminatoire, soit le fait que M. Thébaud est une personne de couleur noire, le tout contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne;

   b) qu'au moment de ses auditions publiques sur l'Agglomération A-5, au mois de février 1983, le Comité d'enquête a constaté que M. Victor Thébaud avait obtenu un règlement, puisqu'il avait effectivement joint les rangs de la Co-op de l'Est le 9 décembre 1982;

   c) que l'expulsion de M. Victor Thébaud de la Co-op de l'Est, le 25 juillet 1983, était fondée sur un motif discriminatoire, soit le fait que M. Thébaud est une personne de couleur noire, le tout contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne;

   d) que le refus de la Co-op de l'Est d'accepter M. Dumont Durafils, le 12 janvier 1983, était fondé sur le fait que M. Durafils est une personne de couleur noire, le tout contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne;

e) que le refus de la Co-op de l'Est de considérer la demande d'adhésion de M. Emmanuel Stiverne, depuis le 24 août 1982, était fondé sur le fait que M. Stiverne est une personne de couleur noire, le tout contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne;

f) que le refus de la Co-op de l'Est de considérer la demande d'adhésion de M. Ernest Bélizaire, depuis le 24 août 1982, était fondé sur le fait que M. Bélizaire est une personne de couleur noire, le tout contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne.

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE QUE:

a) conformément aux dispositions de l'article 81 de la Charte, une médiation intervienne en vue de l'obtention d'un règlement visant à corriger et à réparer la discrimination vis-à-vis les personnes ci-après mentionnées:

- l'association de service Co-op de l'Est et M. Victor Thébaud, relativement à son exclusion du 14 septembre 1982 et à son expulsion du 25 juillet 1983, notamment par la réintégration de M. Thébaud à la Co-op de l'Est et le paiement des dommages réels et moraux subis par M. Thébaud, ainsi que de dommages exemplaires;

- l'association de service Co-op de l'Est et M. Dumont Durafils, relativement aux faits révélés en cours d'enquête à son sujet;

- l'association de service Co-op de l'Est et M. Emmanuel Stiverne, relativement aux faits révélés en cours d'enquête à son sujet;

- l'association de service Co-op de l'Est et M. Ernest Bélizaire, relativement aux faits révélés en cours d'enquête à son sujet;

b) la Co-op de l'Est s'engage formellement à réviser ses règlements, pratiques et procédures qui pourraient avoir des effets discriminatoires fondés sur la race, la couleur, l'origine ethnique ou nationale, dans l'admission, la jouissance d'avantages, les conditions de travail, la suspension ou l'expulsion d'une personne, conformément aux articles 10, 16 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne.

En cas d'échec de la médiation, d'ici le 18 novembre 1983, dans l'une ou l'autre des recommandations ci-haut énumérées, le Comité d'enquête soumettra à la Commission des propositions de recommandations spécifiques, au sens des articles 82 et 83 de la Charte.

---

2. LE COMITÉ D'ENQUÊTE EN VIENT À LA CONCLUSION, quant au transfert d'un groupe de chauffeurs blancs de l'association de service Moderne à la Co-op de l'Est:

que l'acceptation d'un groupe d'environ 70 chauffeurs blancs de l'association de service Moderne par la Co-op de l'Est en juin 1982 a été faite en excluant les chauffeurs noirs, parce qu'ils sont noirs, les empêchant ainsi d'adhérer à l'association de service Co-op de l'Est, le tout contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne.

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE QUE:

la Commission des droits de la personne fasse rapport au Procureur général du Québec sur ces agissements de l'association de service Co-op de l'Est et de ses officiers, lesquels constituent des infractions aux articles 87 et 88 de la Charte des droits et libertés de la personne.

3. LE COMITÉ D'ENQUÊTE EN VIENT À LA CONCLUSION, quant au transfert d'un groupe de chauffeurs blancs de l'association de service Moderne à la Co-op de l'Est:

que MM. Roger Saint-Laurent, Lucien Fortin, Donat Hamel, Louis Allegrezza, Jean Querel, Raymond Vaillancourt et d'autres propriétaires de permis ont agi, dans la préparation et la réalisation du transfert d'un groupe d'environ 70 chauffeurs blancs de l'association de service Moderne à la Co-op de l'Est, en excluant les chauffeurs noirs, dans le but de les empêcher d'adhérer à l'association de service Co-op de l'Est, contrairement aux articles 10 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne.

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE QUE:

la Commission des droits de la personne fasse rapport au Procureur général du Québec sur les agissements de MM. Roger Saint-Laurent, Lucien Fortin, Donat Hamel, Louis Allegrezza, Jean Querel, Raymond Vaillancourt et d'autres propriétaires de permis, relativement à une conspiration dite de "common law", vu la ou les contraventions à la Charte des droits et libertés de la personne, le tout conformément à l'article 423(2) du Code criminel.

4. LE COMITÉ D'ENQUÊTE EN VIENT À LA CONCLUSION, quant à la publicité faite par la Co-op de l'Est à l'été 1982 dans Montréal-Nord:

que l'annonce publicitaire parue dans l'édition du 30 juin 1982 du Guide de Montréal-Nord comportait discrimination et était contraire aux articles 10 et 11 de la Charte des droits et libertés de la personne.

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE QUE:

la Commission des droits de la personne fasse rapport au Procureur général du Québec sur les agissements de M. Louis Allegrezza et de la Co-op de l'Est relativement à ces faits, lesquels constituent des infractions aux articles 87 et 88 de la Charte.

5. LE COMITÉ D'ENQUÊTE EN VIENT À LA CONCLUSION, quant à la publicité faite par la Co-op de l'Est à l'été 1982 dans Montréal-Nord:

que M. Louis Allegrezza a sollicité directement, au profit de la Co-op de l'Est, au cours de l'été 1982, des clients potentiels, en faisant valoir des considérations de nature discriminatoire à l'égard des chauffeurs noirs, contrairement à la Charte des droits et libertés de la personne.

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE QUE:

la Commission des droits de la personne fasse rapport au Procureur général du Québec sur les agissements de M. Louis Allegrezza et de la Co-op de l'Est quant à ces faits, pour que soient prises les procédures appropriées relativement à ces infractions à la Charte des droits et libertés de la personne.

6. LE COMITÉ D'ENQUÊTE EN VIENT AUX CONCLUSIONS, quant aux conditions de travail des chauffeurs noirs à l'association de service Moderne:

a) que la pratique du "au suivant" a existé à la compagnie Moderne de 1977 à juillet 1982;

b) que cette forme de répartition des appels est discriminatoire en ce qu'elle crée des conditions de travail différentes et préjudiciables aux chauffeurs noirs, le tout contrairement aux articles 10 et 16 de la Charte des droits et libertés de la personne;

c) que le protocole d'entente dûment signé par la compagnie Moderne, le 29 septembre 1981, contenait une clause prohibant une telle pratique et qu'il n'a pas été respecté, sauf pendant quelques semaines;

d) que la compagnie Moderne a reconnu, dans le protocole d'entente qu'elle a signé le 29 septembre 1981, que la pratique du "au suivant" existait et qu'elle était discriminatoire à l'égard des chauffeurs noirs;

e) que la compagnie Moderne s'engageait à mettre fin à cette pratique;

f) que la compagnie Moderne a émis une directive sanctionnant le non-respect de l'article 36 du Règlement n° 6 adopté en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q. ch. T-12), et que cette directive se lisait ainsi:

> "Tout chauffeur ou propriétaire qui sera sur un poste n'aura pas le droit d'empêcher un autre taxi de sortir de la ligne, si le client ne veut pas prendre le premier taxi."

g) que cette directive visait les chauffeurs noirs et, ce faisant, créait des conditions de travail différentes et préjudiciables à leur égard, le tout contrairement aux articles 10 et 16 de la Charte des droits et libertés de la personne.

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE QUE:

a) l'association de service Moderne s'engage formellement à réviser ses règlements, pratiques et procédures qui pourraient avoir des effets discriminatoires fondés sur la race, la couleur, l'origine ethnique ou nationale, dans l'admission, la jouissance d'avantages, les conditions de travail, la suspension ou l'expulsion d'une personne, conformément aux articles 10, 16 et 17 de la Charte des droits et libertés de la personne;

b) *la Commission des droits de la personne fasse rapport au Procureur général du Québec sur les agissements, énumérés dans les conclusions, de la compagnie Moderne et de ses officiers, lesquels constituent des infractions aux articles 87 et 88 de la Charte.*

8. RECOMMANDATIONS À LA COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE

a) Le Comité d'enquête recommande à la Commission des droits de la personne de dégager des ressources pour aider les compagnies de service, dans l'industrie du taxi, à éliminer de leurs règlements, pratiques et procédures les éléments qui pourraient avoir des effets discriminatoires.

b) Le Comité d'enquête recommande à la Commission des droits de la personne de dégager des ressources pour que soit élaboré et mis en oeuvre un programme de concertation communautaire, sur le territoire couvert par l'Agglomération A-5, pour faire face aux difficultés reliées à l'intégration de la population noire dans tous les secteurs de l'activité sociale et, particulièrement, à l'intégration des chauffeurs noirs dans l'industrie du taxi de cette agglomération.

9. RECOMMANDATIONS DU COMITÉ D'ENQUÊTE AU PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC, TOUCHANT DES POURSUITES EN VERTU DU CODE CRIMINEL

a) Touchant M. Louis Allegrezza:

ATTENDU le témoignage de M. Louis Allegrezza devant le Comité d'enquête, le 26 janvier 1983;
ATTENDU la preuve recueillie:

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE au Procureur général du Québec d'intenter les poursuites appropriées en vertu du Code criminel.

b) Touchant M. Marc Imbeault:

ATTENDU le témoignage de M. Marc Imbeault devant le Comité d'enquête, le 13 janvier 1983;
ATTENDU le témoignage de M. Marc Imbeault devant le Comité d'enquête, le 25 novembre 1982;
ATTENDU la preuve recueillie:

LE COMITÉ D'ENQUÊTE RECOMMANDE au Procureur général du Québec d'intenter les poursuites appropriées en vertu du Code criminel.

Commission des droits
de la personne
du Québec

C A L E N D R I E R

des principales étapes des interventions et des travaux du Comité d'enquête et de la Commission des droits de la personne dans le dossier de l'industrie du taxi à Montréal

novembre 1984

360, rue Saint-Jacques
Montréal, QC
H2Y 1P5

(514) 873-5146

Calendrier

Juillet 1982	Décision de tenir une enquête globale et publique de sa «propre initiative», en vertu de l'article 73 de la Charte.
Septembre 1982	Etude préliminaire destinée à la préparation du plan de l'enquête.
Octobre 1982	Constitution du Comité d'enquête et désignation des membres.
Octobre - décembre 1982	Travaux préparatoires sur l'Agglomération A-5: en 20 séances, le Comité entend 52 témoins.
Janvier - février 1983	Audiences publiques sur l'Agglomération A-5; 28 témoins ont été entendus au cours de 9 séances publiques*
Janvier - juin 1983	Délibérations sur la preuve entendue concernant l'Agglomération A-5 et travaux préparatoires sur les Agglomérations A-11 et A-12; en 40 séances le Comité entend 147 témoins
Les 14 et 15 février 1983	Le Comité procède à l'audition des mémoires déposés par les groupes et organismes intéressés.
Juin 1983	Audiences publiques sur les Agglomérations A-11 et A-12; 9 séances ont eu lieu et 43 témoins entendus

* La preuve reliée au mandat général du Comité a été établie lors des audiences publiques

Août 1983	Enquête sur la plainte de M. Victor Thébaud mettant en cause la Coop de l'Est; Agglomération A-5; en 6 séances le Comité a entendu 10 témoins.
Septembre - octobre 1983	Dépôt et adoption du Rapport final portant sur l'Agglomération A-5.
Septembre - novembre 1983	Médiation avec Coop de l'Est suite aux recommandations du rapport sur l'Agglomération A-5. Devant l'échec de cette démarche la Commission émet des recommandations spécifiques.
Octobre - décembre 1983	Reprise des audiences publiques sur les Agglomérations A-11 et A-12; en 16 séances le Comité entend 109 témoins.
	Au total, le Comité a tenu 104 séances d'audiences et entendu 289 témoins. Plus de 300 pièces ont été déposées au dossier. Les notes sténographiques totalisent au-delà de 15 000 pages.
Décembre 1983	Poursuites civiles contre la Coop de l'Est en deux volets: 1) injonction permanente pour admettre V. Thébaud, E. Belzaire, E. Stiverne et D. Durafils à Coop de l'Est et action en dommages-intérêts; 2) injonction interlocutoire en vue de faire ré-intégrer V. Thébaud à la Coop de l'Est.
Avril 1984	Dépôt par le Procureur général de procédures pénales contre Coop de l'Est et MM. L. Allegrezza, J. Quérel,

Avril 1984 (suite)

R. Vaillancourt suite aux recommandations contenues dans le rapport du 7 octobre 1983

Dépôt par le Procureur général de procédures pénales contre l'Association de service Moderne Taxi et MM. R. Beauregard, L. Allegrezza et C. Proulx suite aux recommandations contenues dans le rapport du 7 octobre 1983.

Un agent d'éducation de la Commission entreprend un programme d'intervention communautaire suite à la recommandation du Rapport sur l'Agglomération A-5

Mai - juin 1984

Suite aux menaces publiques de Moderne Taxi de congédier les chauffeurs et propriétaires noirs à son emploi, la Commission adressait une recommandation en vue de prévenir ce congédiement. Moderne Taxi donnait suite à cette recommandation. De plus, la Commission adressait au Procureur général une recommandation au sens de l'article 85, relativement à cet avis public de congédiement susceptible de constituer une infraction à la Charte.

Intervention de la Commission auprès de la CTCUM pour qu'elle insère une clause anti-discrimination dans ses contrats avec les associations de service pour le transport de personnes handicapées

Mai - juin 1984 (suite)

Rejet par le Juge Lesyk de la demande d'injonction interlocutoire en faveur de M. V. Thébaud pour des motifs propres à la recevabilité de recours en injonction interlocutoire sans que le Tribunal se prononce sur le caractère discriminatoire des actions de la Coopérative

La Commission a informé la Coop qu'elle était disposée à négocier un règlement de cette action dans le cadre d'une négociation globale sur l'intégration de chauffeurs noirs au sein de la Coop. Cet effort est demeuré sans résultat.

Juin 1984

Adoption et transmission au gouvernement des Pistes de solutions législatives et réglementaires au problème de la discrimination dans l'industrie du taxi.

Juin 1984

Adoption par la Commission des parties du rapport final sur les Agglomérations A-11 et A-12 concernant les associations de service Cadare, S.O.S. et Coop et début de la médiation auprès de ces deux dernières.

Intervention auprès de la Société de développement coopératif pour qu'elle donne suite aux recommandations qui lui sont adressées, ce qu'elle a acceptées en intervenant auprès de la Coopérative de Montréal et en introduisant dans ses contrats, une clause

Juin 1984 (suite)	rendant l'aide financière qu'elle accorde, conditionnelle au respect par le bénéficiaires des dispositions de la Charte en matière de discrimination.
Juillet 1984	Jugement et rejet des accusations par le Juge Gérard Girouard dans la cause contre Moderne taxi, MM. Proulx et Beauregard.
	Adoption des parties du rapport concernant l'association de service Beaubien et début de la médiation.
Août 1984	Adoption par la Commission des parties du rapport concernant l'association de service Newman-Lafleur.
Septembre 1984	Jugement et rejet des accusations par le Juge Lanctôt dans la cause contre Coop de l'Est, MM Vaillancourt, Allegrezza et Quérel.
Octobre 1984	Dépôt et adoption de l'ensemble du Rapport final concernant les Agglomérations A-11 et A-12, et début des interventions de la Commission auprès des associations Hemlock, Elite, Hochelaga, Villeray, Champlain et Boisjoly afin de donner suite aux recommandations adoptées.

Commission des droits
de la personne
du Québec

L'ENQUÊTE SUR LE RACISME DANS L'INDUSTRIE DU TAXI

RÉSULTATS ET RECOMMANDATIONS

novembre 1984

360, rue Saint-Jacques
Montréal, QC
H2Y 1P5

(514) 873-5146

L'OBJET ET LE TYPE D'ENQUÊTE

Le 16 juillet 1982, la Commission des droits de la personne du Québec annonçait la tenue d'une enquête publique et globale "de sa propre initiative", sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal.

Le Comité d'enquête présidé par Me Nicole Trudeau-Bérard, commissaire et Vice-présidente de la Commission, et composé de M. Vaughan Dowie, commissaire de la Commission et de Me J.-Nicol Henry, ex-commissaire de la Commission, a été constitué en octobre 1982.

Son mandat était de vérifier si les diverses allégations de discrimination raciale à l'égard des chauffeurs noirs étaient fondées. Voici quelques-unes des allégations portées à la connaissance du Comité d'enquête au début de ses travaux: le renvoi collectif de chauffeurs noirs par une compagnie, le refus de leur accès à certains postes de taxi lucratifs, l'acceptation de commandes discriminatoires de certains clients par des associations de service, le refus d'autres associations d'accepter des propriétaires ou des chauffeurs noirs, le harcèlement de policiers contre les chauffeurs noirs, la publicité raciste de certaines associations de service dans le but de s'accaparer la clientèle des associations ayant à leur service des chauffeurs noirs, la tension raciale entretenue par certains chauffeurs blancs contre leurs collègues noirs, le refus de certains clients de prendre des taxis conduits par des noirs, la modification de la réglementation à l'aéroport de Dorval ayant entraîné la forte diminution de Noirs y travaillant, etc...

Le Comité d'enquête avait aussi comme mandat d'examiner les pratiques, procédures et règlements appliqués par les associations de service afin de déterminer si elles pouvaient comporter des effets discriminatoires.

Si le Comité, au terme de son enquête, identifiait des personnes victimes de pratiques discriminatoires individuelles, il devait faire enquête et le cas échéant recommander à la Commission l'adoption de mesures permettant la réparation du préjudice.

Les travaux et les audiences du Comité d'enquête ont notamment porté sur:

- les Ligues de taxis A-5, A-11 et A-12
- les 23 associations de service de ces trois agglomérations
- des incidents impliquant des policiers
- la réglementation applicable à Dorval
- La situation prévalant à certains postes de stationnement (La Ronde et le Terminus Voyageur)
- les institutions publiques relativement à leur juridiction et leurs responsabilités en matière de transport par taxi
  - le Ministère des transports
  - la Régie de l'assurance automobile du Québec
  - la Commission des transports
  - le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
  - la Ville de Montréal
  - la Communauté urbaine de Montréal et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal
  - la Société de développement coopératif

Le Comité a procédé à l'examen des mémoires de personnes ou de groupes qui ont bien voulu répondre aux avis qu'il a fait paraître dans les journaux. On pourra trouver en annexe du rapport final la liste des groupes ou personnes ayant produit un mémoire.

Au total, le Comité d'enquête a tenu 43 séances d'audiences publiques et entendu 289 témoins. La dernière séance s'est tenue le 9 décembre 1983. Près de 300 pièces ont été déposées au dossier dont plusieurs sont des documents d'envergure. Les notes sténographiques de témoignages recueillies totalisent au-delà de 15,000 pages.

Des pratiques discriminatoires dévoilées en cours d'enquête

La preuve établie devant le Comité nous permet de conclure qu'il existe dans l'industrie du taxi différentes formes de discrimination. Certaines pratiques ont cours depuis longtemps et se poursuivaient même au moment de l'enquête.

La pratique du "au suivant"

Le Comité d'enquête constate que la pratique du "au suivant" a été en vigueur en de nombreux endroits et continue même d'être pratiquée par certaines associations de service. Cette pratique consiste à obliger un chauffeur noir dont la voiture se trouve en tête de ligne à un poste d'attente de passer son tour au profit de celui qui le suit lorsqu'un client réclame (de façon discriminatoire) un chauffeur blanc. Le Comité a pu également constater que la politique du "au suivant" a été pratiquée dans l'attribution des appels sans que le client n'ait vraiment fait de demande discriminatoire.

Certaines associations de service ont abandonné cette pratique depuis quelques temps, parfois même au cours de l'enquête menée par le Comité.

Dans tous les cas où le Comité a constaté la discrimination en rapport avec des pratiques discriminatoires d'attribution des appels, il a recommandé à la Commission de faire rapport au procureur général sur ces pratiques qui sont susceptibles de constituer des infractions au sens de l'article 87 de la Charte. De plus dans les cas où cette pratique existe encore le Comité a recommandé à la Commission d'entreprendre une médiation afin que soit abolie définitivement cette pratique. (On trouvera le détail de ces recommandations dans le Volume I du rapport final).

Les postes d'attente "réservés"

Certains témoignages ont également révélé au Comité l'existence de pratiques visant à écarter des chauffeurs noirs de certains postes d'attente lucratifs que des chauffeurs blancs veulent se "réserver" comme des chasses gardées. On a même vu une pancarte portant l'inscription "Pas de Noirs au 3" installée à un poste d'attente d'une association de service. A cet endroit, on avait aussi recours à la tactique des faux appels. Cette pratique visait d'abord à éliminer les chauffeurs noirs même si accidentellement des chauffeurs blancs pouvaient en être victimes.

Dans le cas de certains postes particulièrement lucratifs, comme un centre d'achats en particulier, le Comité a été en mesure de constater que des chauffeurs blancs se sont ingéniés à susciter un climat d'insatisfaction à l'endroit des chauffeurs noirs et à semer des doutes quant à la qualité du service offert par une association qui comptait des chauffeurs noirs dans ses rangs. Ces interventions habilement orchestrées ont permis de convaincre les autorités du centre d'achats en question de changer d'association de service et d'attribuer le contrat de taxi à une association concurrente choisie entre autres raisons, pour le fait qu'elle ne comptait dans ses rangs aucun chauffeur noir.

Cette attribution de contrat est basée sur des motifs discriminatoires et le Comité d'enquête, dans ce cas précis, a recommandé que la Commission des droits de la personne en fasse rapport au Procureur général du Québec.

Par ailleurs, étant donné que tout chauffeur de taxi opérant dans l'agglomération a le droit de fréquenter le poste de stationnement public de son choix, le Comité d'enquête recommande au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal de veiller à ce que tous puissent y avoir accès en toute égalité.

Mécanismes de recrutement et d'adhésion

L'examen des politiques de recrutement et d'adhésion en vertu desquelles les associations de service acceptent de nouveaux membres, a révélé certaines pratiques discriminatoires ou, dans plusieurs cas, des pratiques susceptibles d'entraîner des effets discriminatoires.

En effet, la discrimination interdite par la Charte peut revêtir plusieurs formes, de la plus intentionnelle à la plus déguisée jusqu'à celle qui est inscrite dans les systèmes et les institutions, sans qu'on puisse la rattacher à la volonté explicite de son auteur. On l'appelle discrimination "systémique" parce qu'elle résulte des systèmes qui régissent les relations entre les personnes, systèmes apparemment neutres qui ont des effets discriminatoires.

La tâche du Comité d'enquête ne consistait pas qu'à poursuivre des enquêtes sur des cas individuels portés à son attention mais aussi à tenter de cerner les manifestations de la discrimination systémique dans l'industrie du taxi.

Ainsi dans certaines associations de service, l'acceptation d'un nouveau membre dépend du parrainage d'un membre déjà en place. La plupart du temps cette formule dite de "parrainage" favorise les

anciens membres propriétaires ou chauffeurs et entraîne des effets d'exclusion discriminatoire pour les candidats noirs. Par ailleurs il est arrivé que des chauffeurs blancs déjà membres d'une association de service où l'on exclut les Noirs refusent de parrainer des candidats noirs, par crainte d'être mal vus des autres membres ou même d'encourir des représailles.

Là où le Comité a conclu que de telles pratiques avaient été établies pour exclure des personnes de couleur noire, il recommande que la Commission des droits de la personne entreprenne une médiation auprès de l'association mise-en-cause afin de l'amener à modifier sa politique d'adhésion et de réviser ses règlements de façon à en éliminer les aspects non conformes aux dispositions de la Charte. Cette médiation devrait également permettre que l'association mise-en-cause établisse un programme de recrutement auprès des propriétaires et chauffeurs noirs afin de corriger la situation discriminatoire créée par son système d'adhésion, en faisant savoir aux propriétaires noirs, aussitôt que des postes seront disponibles, qu'ils peuvent adhérer à l'association en toute égalité.

Dans d'autres cas, la preuve recueillie n'a pas permis au Comité d'enquête d'établir de façon probante que ces politiques d'adhésion avaient eu des effets discriminatoires. Cependant, le Comité constate que ces pratiques comprennent des éléments d'un système d'adhésion susceptibles d'avoir pour effet d'exclure les personnes de couleur noire.

Dans de tels cas, le Comité d'enquête recommande que la Commission intervienne auprès de sept associations afin de les amener à modifier leurs pratiques d'adhésion et à réviser leurs politiques et règlements susceptibles d'avoir des effets discriminatoires.

Les programmes d'accès à l'égalité

Lorsque la partie III de la Charte des droits et libertés sera mise en vigueur, le Comité d'enquête estime que l'implantation de programmes d'accès à l'égalité devra être envisagée dans la mesure où les associations de service n'auront pas apporté de solutions à l'intégration des chauffeurs noirs. La lutte contre la discrimination ne peut s'en tenir à corriger des situations isolées où une intention discriminatoire peut être décelée. Elle suppose aussi une approche plus globale qui s'attaque à des pratiques et des structures produisant des résultats discriminatoires.

Les programmes d'accès à l'égalité visent précisément à combattre plus efficacement les inégalités discriminatoires généralisées et persistantes et pourraient donc s'appliquer dans l'industrie du taxi.

LE CADRE LÉGISLATIF, RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Le Comité a procédé à un examen attentif du cadre législatif, réglementaire et administratif de l'industrie du taxi, ainsi que du travail des organismes publics chargés d'appliquer la législation en ce domaine.

Cette analyse avait pour but de vérifier si certaines dispositions des lois et règlements régissant l'industrie du taxi, de même que les politiques et pratiques des organismes chargés d'en faire l'application, pouvaient en elles-mêmes être discriminatoires. Il s'agissait également de voir dans quelle mesure les dispositions législatives en vigueur pendant la période couverte par l'enquête auraient pu contribuer à éliminer certaines pratiques discriminatoires. Il fallait enfin examiner les mesures qui, dans l'avenir, pourraient fournir des solutions durables aux problèmes de discrimination.

De cette étude il ressort que les lois, règlements, de même que leur application, ne comportent pas, en soi, de discrimination.

Cependant certaines mesures réglementaires pourraient être prises dans le cadre législatif déjà existant qui seraient de nature à assainir l'industrie et de ce fait prévenir ou enrayer toute velléité de discrimination.

Selon le Comité, le gouvernement et ses ministères, les organismes gouvernementaux et para-gouvernementaux, les sociétés de la Couronne et les institutions publiques doivent démontrer leur souci réel de contribuer à la promotion des valeurs contenues dans la Charte des droits et libertés de la personne. Plusieurs moyens sont à leur portée, dans le cadre même de leurs compétences respectives.

C'est dans cette optique que le Comité émet ses recommandations. Notamment:

- que l'obtention ou le renouvellement du permis d'exploitation d'une association de service soit refusé si celle-ci contrevient à la Charte;
- que l'octroi de contrats, subventions et financement des associations de service soit conditionnel au respect de la Charte;
- que le règlement no 6 soit appliqué de façon plus rigoureuse;
- que soit adopté un code d'éthique;
- qu'un comité de liaison représentatif soit créé pour améliorer les relations de la police et des communautés noires.

Le Volume II contient, en son chapitre IV, (aux pages 165 et suivantes) des pistes de solutions législatives et réglementaires qui, le croyons-nous, seraient de nature à éliminer des pratiques discriminatoires et à réduire les tensions raciales qui ont cours dans cette industrie.

L'argument économique

Les exigences de la survie économique des entreprises ont souvent été invoquées pour modifier ou tenter de justifier des pratiques discriminatoires.

Certaines associations de service qui comptent des chauffeurs noirs dans leur rang ont invoqué soit la concurrence dont ils sont victimes de la part des associations de service qui n'ont pas de chauffeurs noirs, soit le besoin de répondre à une exigence discriminatoire de la part de certains clients.

Quant aux associations qui ne comptent pas de chauffeurs noirs dans leur rang, elles nient être l'auteur de pratiques discriminatoires. Cependant, on a pu constater que certaines d'entre elles ont, par divers moyens, fait valoir cette absence de Noirs soit pour attirer une partie de la clientèle soit pour attirer l'adhésion de nouveaux membres qui voulaient travailler dans une association composée exclusivement de Blancs, soit pour obtenir des contrats avantageux.

Le Comité d'enquête dénonce vivement ces pratiques et insiste sur le fait qu'aucune considération d'ordre économique ne peut justifier la poursuite de pratiques discriminatoires aux termes de la Charte des droits et libertés de la personne.

Il est inacceptable, estime le Comité, que les chauffeurs de couleur noire soient devenus la monnaie d'échange dans la lutte économique que se livrent des associations de service.

Au cours des audiences tenues par le Comité d'enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi, les compagnies et les chauffeurs mis-en-cause ont tenté de justifier leurs pratiques discriminatoires en renvoyant la balle dans le camp des usagers, accusant ces derniers d'avoir des exigences racistes quant aux chauffeurs.

Certes le Comité ne peut accepter que, pour justifier leurs propres comportements discriminatoires, les associations de service invoquent les exigences discriminatoires de leur clientèle.

La Charte est une loi d'ordre public. Il est inadmissible qu'une personne puisse invoquer la violation d'une loi par une autre personne pour tenter de justifier sa propre violation de la loi.

La clientèle

L'analyse d'un sondage, effectué à la demande du Comité d'enquête par le Centre de sondage de l'Université de Montréal, nous permet de confirmer la participation de la clientèle de l'industrie du taxi au développement et au maintien de la situation de discrimination raciale et ce, quelles que soient les interprétations minimales ou maximales que l'on puisse en tirer.

Que 3,2% des usagers interrogés aient avoué avoir posé des gestes discriminatoires envers les chauffeurs noirs nous semble loin de refléter un phénomène marginal, contrairement à ce qu'ont suggéré certains journaux lors de la publication du rapport soumis par le Centre de sondage. De tels actes, même s'ils ne sont posés que par un faible pourcentage d'usagers, dénotent de la part de ces derniers une violation flagrante des droits des chauffeurs noirs.

Selon les résultats du sondage, 3.2% discrimineraient les chauffeurs noirs, 6.1% auraient des "attitudes" ou des "opinions" racistes et enfin 15.7% éprouveraient des réticences à monter dans un taxi conduit par un chauffeur noir. Ainsi 25% de l'ensemble des usagers (soit un sur quatre) tiendraient compte de considérations raciales lorsqu'ils sont en présence d'un chauffeur noir.

Ces données viennent confirmer les constatations faites en cours d'enquête. Les attitudes racistes qui sous-tendent les situations conflictuelles dans l'industrie du taxi risquent de générer des actes discriminatoires. C'est pourçuoi le Comité d'enquête recommande qu'un programme d'information et d'éducation soit mis en oeuvre invitant tous et chacun, les usagers du taxi et tous les québécois au respect des principes inscrits dans la Charte des droits et libertés.

L'impact sur l'opinion publique

En créant un Comité chargé de mener une enquête globale et publique, la Commission a choisi une façon de remplir le mandat que lui attribue la Charte, soit de faire enquête sur des plaintes relevant de sa juridiction si elle a des raisons de croire qu'il peut y avoir eu violation de la Charte. Instituée dans un climat de fortes tensions raciales, cette enquête a suscité beaucoup d'attentes non seulement chez les premiers concernés mais aussi dans les media et dans l'opinion publique en général. D'ailleurs l'intérêt que soulève le déroulement même d'une telle enquête contribue à éveiller la conscience collective au sujet de l'importance des questions qui y sont abordées. Le seul fait d'avoir mené l'enquête a contribué à modifier des choses. Ainsi, la pratique du "au suivant" n'a presque plus cours depuis que la Commission a entrepris ses interventions pour la faire cesser.

Cette enquête a aussi permis à une partie importante de la population montréalaise de prendre conscience que des gestes et des attitudes de la vie courante avaient pour effet de porter atteinte aux droits de la minorité noire des chauffeurs de taxi. On s'est aussi rendu compte de l'effet discriminatoire de généralisations qui font porter à tout un groupe un blâme qui pourrait s'adresser en réalité à un seul individu.

EN RÉSUMÉ

Les mesures correctives prévues par la Charte des droits et libertés ne peuvent être les instruments uniques d'intervention pour enrayer les pratiques discriminatoires ayant cours dans l'industrie du taxi. Il faut un cadre législatif et réglementaire pouvant permettre aux intervenants institutionnels d'agir avec efficacité sur ce problème social à l'intérieur de leur compétence respective.

En ce qui concerne le client, la Commission des droits de la personne affirme que celui-ci doit respecter la réglementation du transport par taxi. Une application plus vigilante de cette réglementation pourrait mettre un terme aux demandes discriminatoires de la clientèle qui n'a pas en ce domaine un choix absolu. Elle mettrait aussi un frein à l'incitation qui peut être faite par des chauffeurs blancs auprès de la clientèle à faire une telle demande discriminatoire.

En plus le Comité recommande d'assujettir le financement, les contrats et les subventions accordés par les institutions publiques et para-publiques aux associations de service à des clauses prévoyant expressément l'annulation du contrat ou de la subvention en cas de violation de la Charte en matière de discrimination.

Dans le prolongement des recommandations dont on trouvera le détail dans les volumes I et II du rapport final rappelons que des médiations sont en cours.

L'adoption du rapport final et les recommandations du Comité par la Commission des droits de la personne marque une étape dans le travail entrepris auprès des instances concernées.

La Commission entend n'épargner aucun effort pour combattre, dans la mesure de ses moyens, toute forme de rationalisation de l'exclusion ou d'un rejet d'une minorité visible. La Commission demeure

confiante de rencontrer dans ce projet la coopération des institutions, organismes publics et privés, qui sauront prendre leurs responsabilités, au niveau où ils se situent, pour décourager tout acte discriminatoire portant atteinte à la dignité et au bien-être de groupes minoritaires.

La Commission demeure également confiante que les media continueront d'assumer le rôle qui leur est dévolu. Leur responsabilité est fondamentale puisqu'ils doivent contribuer à alerter l'opinion publique sur des situations potentiellement discriminatoires tout en s'abstenant de véhiculer des stéréotypes racistes ou toute forme de discrimination que ce soit.

Sans cette coopération absolument essentielle de la part de tous les intervenants de la société québécoise, l'action de la Commission en elle-même ne saurait rencontrer les objectifs proposés par la Charte.

Commission des droits
de la personne
du Québec

Enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal

Rapport de la

Commission des droits de la personne sur

L'AGGLOMÉRATION A-5

R É S U M É

novembre 1984

360, rue Saint-Jacques
Montréal, QC
H2Y 1P5

(514) 873-5146

Rapport A-5

Le 7 octobre 1983, la Commission des droits de la personne du Québec rendait public un Rapport d'enquête sur les allégations de discrimination raciale portant exclusivement sur l'Agglomération A-5. Il s'agit du territoire d'exploitation qui couvre le secteur nord-est de l'Ile de Montréal: Anjou, Montréal-Est, Montréal-Nord, Pointe-aux-Trembles, Saint-Léonard, Rivière-des-Prairies.

Deux considérations majeures ont conduit le Comité d'enquête à présenter ce rapport dès l'automne 1983, c'est-à-dire avant de terminer ses travaux et tout en poursuivant ses audiences sur des allégations de discrimination raciale dans les autres agglomérations montréalaises.

Tout d'abord, le Comité d'enquête avait complété le travail de cueillette d'informations et d'audition des témoins en rapport avec les allégations de discrimination raciale dans l'Agglomération A-5. Au cours des mois de janvier et février 1983, il avait entendu pas moins de 40 témoins là-dessus. Quelques mois plus tard, soit en juin de la même année, le Comité d'enquête avait repris des audiences publiques qui portaient cette fois sur des allégations de discrimination raciale dans les Agglomérations A-11 et A-12. Entre-temps, M. Victor Thébaud avait porté plainte à la Commission contre la Coop de l'Est, alléguant avoir été exclus pour des motifs discriminatoires comme membre de cette association de service. L'enquête sur ce dossier en particulier s'est déroulée en août et septembre 1983.

Le Comité d'enquête voulait donc éviter que le rapport sur les événements survenus dans l'Agglomération A-5 ne soit attendu indûment, compte tenu du calendrier d'audiences très chargé qu'il prévoyait en rapport avec les autres secteurs de la ville. De plus, la situation continuait d'évoluer dans l'Agglomération A-5. Il importait donc de rendre publiques les conclusions du rapport et de prendre action le plus tôt possible suite aux recommandations qui y sont formulées.

Dans un texte d'une longueur de 132 pages, le Comité d'enquête relate de façon exhaustive la preuve entendue au cours des audiences, en plus de situer le cadre législatif, réglementaire et administratif qui régit l'industrie du taxi. Le rapport fournit également un portrait global de l'industrie du taxi dans ce secteur de Montréal. On y compte 333 permis dont 24 sont détenus par des propriétaires noirs. Les propriétaires de l'Agglomération A-5 se regroupent au sein de trois associations de service. Moderne taxi, qui est la seule à compter des Noirs dans ses rangs regroupe environ 110 voitures, Hochelaga 43 et Coop de l'Est 180.

Les allégations de discrimination raciale étaient principalement que les associations de service Hochelaga et Coop de l'Est n'acceptaient pas de chauffeurs de couleur noire. De plus, on alléguait qu'un nombre important de chauffeurs avaient quitté Moderne Taxi pour la Coop de l'Est et que ce transfert avait été effectué en excluant délibérément les personnes de couleur noire.

Pour ce qui est de Moderne Taxi, les allégations étaient à l'effet qu'on y entretenait des pratiques discriminatoires, notamment le choix du client et le procédé dit «au suivant» qui consiste à ne pas respecter l'ordre d'attente à un poste quand une réquisition survient et que le premier chauffeur en attente est un Noir.

Dans ses conclusions, le rapport confirme l'existence, en 1982 et 1983, de pratiques discriminatoires contre des chauffeurs noirs au sein des deux principales compagnies desservant l'Agglomération A-5, soit Coop de l'Est et Moderne Taxi.

Suite à l'adoption du rapport au cours de la 181e séance du 7 octobre 1983, la Commission recommandait qu'une médiation intervienne entre les parties identifiées dans le rapport en vue de corriger la situation et réparer les dommages subis par quatre chauffeurs noirs, victimes de cette discrimination. La Commission recommandait également au Procureur général d'entreprendre des poursuites pénales pour des infractions commises à la Charte des droits et libertés de la personne.

Enfin, la Commission recommandait que soient dégagées les ressources afin d'aider les associations de service de l'industrie du taxi à corriger leurs règlements, pratiques et procédures afin d'en éliminer les éléments susceptibles d'entraîner des effets discriminatoires. On retrouvera ces conclusions et recommandations aux pages 103 à 110 du rapport A-5.

Enfin soulignons que les conclusions du Comité d'enquête concernant le rôle de la Ligue de propriétaires de taxi de l'Agglomération A-5 sont intégrées au rapport final sur les Agglomérations A-11 et A-12; on les trouvera dans le Volume II.

Chronologie des suites du Rapport A-5 et des autres actions entreprises par la Commission dans le cadre de son enquête

En vertu de l'article 73 de la Charte, la Commission peut faire enquête «de sa propre initiative».

Si au terme d'une enquête, les allégations de discrimination s'avèrent fondées, la Commission doit tenter d'amener les parties à une entente par voie de médiation.

Si la médiation échoue, la Commission a le pouvoir de «recommander la cessation de l'acte reproché, l'accomplissement d'un acte ou le paiement d'une indemnité».

Ce n'est que dans le cas où la recommandation de la Commission n'est pas suivie que celle-ci peut saisir la justice, avec le consentement de la victime, en vue soit d'obtenir une injonction demandant la réintégration du plaignant, soit de réclamer l'indemnité dont elle avait recommandé le paiement.

Elle peut aussi en vertu de l'article 85 de la Charte, faire rapport au Procureur général de tout fait qu'elle estime susceptible de constituer une infraction selon l'article 87.

Depuis la publication du Rapport du Comité d'enquête sur l'Agglomération A-5, le 7 octobre 1983, la Commission a entrepris une série d'actions visant à enrayer les agissements discriminatoires qu'elle avait constatés dans cette agglomération.

1. Poursuite civile par la Commission

Devant l'échec de la médiation proposée, la Commission a intenté, le 19 décembre 1983, une action en dommages et intérêts et une injonction permanente contre la Coop de l'Est au nom de quatre chauffeurs noirs. Cette action suit son cours et sera entendue éventuellement devant la Cour Supérieure de Montréal.

Une requête pour l'émission d'une injonction interlocutoire a également été déposée le 19 décembre 1983, en vue de faire réadmettre à la Coop de l'Est un des quatre chauffeurs, M. Victor Thébaud.

Sans que le Juge Lesyk ne se prononce sur le caractère discriminatoire des actes de la Coop de l'Est, le Tribunal a refusé pour des motifs propres à la recevabilité d'un tel recours d'émettre l'injonction interlocutoire.

La Commission a informé la Coop de l'Est au printemps de 1984, qu'elle était disposée à négocier un règlement de cette action dans le cadre d'une négociation globale sur l'intégration de chauffeurs noirs au sein de la Coop de l'Est. Cet effort est demeuré sans résultat.

2. Rapport au Procureur général et poursuites pénales

Dans son rapport du 7 octobre 1983, la Commission recommandait au Procureur général d'intenter certaines poursuites pénales. Trois jugements ont été obtenus, dont on peut dégager les conclusions suivantes.

2.1 Poursuites pénales contre la Coop de l'Est - Refus d'adhésion des propriétaires noirs

Le 12 avril 1984, le Procureur général portait des accusations pénales contre la Coop de l'Est, Raymond Vaillancourt, Louis Allégrezza et Jean Quérel relativement à leur refus d'admettre, le 28 juin 1982, trois chauffeurs noirs qui désiraient devenir membres de la Coop de l'Est. En effet, lors de la réunion du 28 juin 1982, tenue à l'intention des chauffeurs de l'Association de service Moderne qui désiraient transférer à la Coopérative de l'Est, on avait exclu, de cette rencontre, les chauffeurs de couleur noire.

M. le Juge Lanctôt, de la Cour des Sessions de la paix, conclut dans son jugement du 24 septembre 1984, que de la discrimination contrairement à la Charte a été pratiquée lors de cette réunion et il confirme plusieurs éléments de faits révélés dans le rapport du 7 octobre 1983.

Il a cependant acquitté tous les accusés pour le motif technique que les gestes de la Coop de l'Est et de ses membres ou futurs membres n'entraient pas dans le cadre de la définition d'une association visée par l'article 17 de la Charte lorsqu'elle interdit la discrimination. Cette décision a été portée en appel par le Procureur général le 28 septembre 1984.

2.2 Poursuites pénales contre Moderne; la pratique du «Au suivant»

Le 12 avril 1984, le Procureur général portait des accusations pénales contre Moderne Taxi, MM Proulx, Beauregard et Allegrezza relativement à la pratique discriminatoire du «au suivant» en vertu de la Charte et à des infractions à la Loi sur les transports.

- Accusation portée en vertu de la Charte

M. le Juge Girouard, de la Cour des Sessions de la paix, conclut dans son jugement du 6 juillet 1984 que la pratique dite du «au suivant»

(c'est-à-dire le refus de respecter l'ordre d'attente à un poste d'attente lorsqu'un chauffeur noir est le premier) a été appliquée par Moderne Taxi et qu'elle est contraire à la Charte. Le Juge Girouard estime cependant que l'association Moderne avait fait preuve d'une «conduite raisonnable», étant la seule de son agglomération à embaucher des Noirs et qu'il ne lui revenait pas de faire l'éducation du public.

Cette décision a été portée en appel le 11 juillet 1984 par le Procureur général pour les motifs que cette défense n'était pas fondée en droit.

Accusations portées en vertu de la Loi sur les transports

Cette pratique du «au suivant» est aussi contraire à la Loi sur les transports. Le Juge Girouard acquittait Moderne Taxi, MM Proulx et Beauregard des accusations portées en vertu de cette Loi. Par contre M. Allegrezza qui avait subi son procès pour ces accusations devant le Juge Lanctôt a été déclaré coupable.